

**Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου**  
**Σχολή Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών**  
**Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών Σχέσεων**



**Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών**  
**«Διακυβέρνηση και Δημόσιες Πολιτικές»**

**«Ο Χαρίλαος Τρικούπης και η προσπάθεια**  
**εκσυγχρονισμού των ελληνικών υποδομών»**

**ΓΚΙΝΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ**

**Κόρινθος 2021**

**University of Peloponnese**  
**Faculty of Social and Political Sciences**  
**Department of Political Science and International**  
**Relations**



**Master Program in**  
**«Governance and Public Policies»**

**«Charilaos Trikoupis and the effort to modernize**  
**Greek infrastructure»**

**GKINIS CHARALAMPOS**

Corinth 2021

## **ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ**

1. Δηλώνω ρητά και ανεπιφύλακτα ότι η διπλωματική εργασία που σας καταθέτω αποτελεί προϊόν δικής μου πνευματικής προσπάθειας, δεν παραβιάζει τα δικαιώματα τρίτων μερών και ακολουθεί τα διεθνώς αναγνωρισμένα πρότυπα επιστημονικής συγγραφής, τηρώντας πιστά την ακαδημαϊκή δεοντολογία.
2. Οι απόψεις που εκφράζονται αποτελούν αποκλειστικά ευθύνη του/ης συγγραφέα/ως και ο/η επιβλέπων/ουσα, οι εξεταστές, το Τμήμα και το Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου δεν υιοθετούν κατ' ανάγκη τις εκφραζόμενες απόψεις ούτε φέρουν οποιαδήποτε ευθύνη για τυχόν λάθη και παραλείψεις.

## **«Ο Χαρίλαος Τρικούπης και η προσπάθεια εκσυγχρονισμού των ελληνικών υποδομών»**

**Σημαντικοί όροι:** Δημόσια έργα, Οδικό Δίκτυο, Σιδηροδρομικό Δίκτυο, Ισθμός της Κορίνθου, Λίμνη Κωπαΐδα, Πορθμός Ευρίπου, Λιμενικά Έργα

### **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Ο 19ος αιώνας θεωρείται σημαντικός από πολλές απόψεις για την αλλαγή στην σύγχρονη ιστορία της Ελλάδας. Το 1821 ξέσπασε η Ελληνική επανάσταση ενάντια στην Οθωμανική Αυτοκρατορία με σκοπό την απελευθέρωση από την Τουρκική κατοχή και το 1830 η Ελλάδα με το Πρωτόκολλο του Λονδίνου έγινε ανεξάρτητο κράτος. Μέχρι και 50 χρόνια μετά την ανεξαρτησία της πέρασαν από το διακυβέρνηση της χώρας αρκετοί σημαντικοί πολιτικοί. Ο μεγαλύτερος όμως Έλληνας πολιτικός του 19ου αιώνα θεωρείται από πολλούς ιστορικούς και πολιτικούς επιστήμονες ο Χαρίλαος Τρικούπης. Είναι ο πολιτικός, ο οποίος άφησε ανεξίτηλα το σημάδι του στην πολιτική σκηνή της χώρας προσπαθώντας να καταστήσει την Ελλάδα μια εκσυγχρονισμένη χώρα δυτικού τύπου. Ο ίδιος επιχείρησε να αλλάξει την εικόνα της Ελλάδας τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό παίρνοντας άλλοτε σωστές και άλλοτε λανθασμένες αποφάσεις. Το μεγαλύτερο ευεργέτημα που άφησε στο νεοσύστατο Ελληνικό κράτος, κάτι το οποίο μνημονεύεται έως και σήμερα, θεωρούνται οι υποδομές, οι οποίες απουσίαζαν μέχρι τότε. Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να καταδείξει τα σημαντικότερα δημόσια έργα της εποχής του Χαριλάου Τρικούπη στην προσπάθεια εκσυγχρονισμού της χώρας, τα οποία αποτελούν κληροδότημα για την μετέπειτα ιστορία της Ελλάδας.

# «Charilaos Trikoupis and the effort to modernize Greek infrastructure»

**Key-words:** Public constructions, Road Network, Railway Network, Isthmus of Corinth, Lake Kopaida, Euripou Strait, Port Projects

## ABSTRACT

The 19th century is considered important in many views for the change in the modern history of Greece. In 1821 the Greek revolution broke out against the Ottoman Empire with the aim of liberation from the Turkish occupation and in 1830 Greece with the London Protocol became an independent state. Until 50 years after its independence, several important politicians passed through the country's governance. But the greatest Greek politician of the 19th century is considered by many historians and political scientists to be Charilaos Trikoupis. He is the politician who indelibly left his mark on the country's political scene trying to make Greece a modernized Western-style country. He attempted to change the image of Greece both at home and abroad by sometimes making correct and sometimes wrong decisions. The greatest benefit left to the newly created Greek state, which is mentioned to this day, is considered the infrastructure, which was absent until then. The purpose of this dissertation is to demonstrate the most important public constructions of the time of Charilaos Trikoupis in the effort to modernize the country, which is a legacy for the later history of Greece.

## **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

Περίληψη

Abstract

Κατάλογος Πινακών

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1:ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΟΔΩΝ (1835-1892) ΣΕ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ .....	21
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΘΝΙΚΩΝ, ΕΠΑΡΧΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΟΔΩΝ (1833-1892) ΣΕ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ .....	22
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΘΝΙΚΩΝ, ΕΠΑΡΧΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΟΔΩΝ (1833-1892) ΣΕ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ .....	22
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1: ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ .....	28

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ**

1.1. Εισαγωγή .....	1
1.2. Οικογενειακή Κατάσταση .....	1
1.3. Τα χρόνια στο γυμνάσιο και το πανεπιστήμιο .....	2
1.4. Η πρώτη διπλωματική επιτυχία στα Επτάνησα.....	3
1.5. Υπουργός Εξωτερικών στην Κυβέρνηση Κουμουνδούρου .....	5
1.6. Αρχηγός Πέμπτου Κόμματος .....	6
1.7. Το άρθρο «Τις Πταίει;».....	7
1.8. Συμπεράσματα .....	7

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΕΙΚΟΣΑΕΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΚΗΝΗ**

2.1. Εισαγωγή .....	8
2.2. Η πρώτη κυβέρνηση και η αρχή της Δεδηλωμένης .....	8
2.3. Η συμμετοχή στην Οικουμενική Κυβέρνηση .....	9
2.4. Δεύτερη και Τρίτη Κυβέρνηση .....	11
2.5. Η πρώτη μεγάλη κυβέρνηση .....	12
2.6. Η μακροβιότερη κυβέρνηση του .....	15
2.7. Οι δύο τελευταίες κυβερνήσεις του .....	17
2.8. Συμπεράσματα .....	19

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ**

3.1 Εισαγωγή .....	20
3.2 Η κατάσταση πριν το 1882.....	20
3.3 Το οδικό δίκτυο μετά το 1882.....	21
3.4 Συμπεράσματα .....	25

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ**

4.1. Εισαγωγή .....	26
4.2. Οι σιδηρόδρομοι πριν τον Τρικούπη .....	26
4.3. Το σιδηροδρομικό δίκτυο επί Χαριλάου Τρικούπη .....	27
4.4. Οι σιδηροδρομικές γραμμές .....	29
4.5. Συμπεράσματα .....	31

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:Η ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΚΑΙ ΤΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ**

5.1. Εισαγωγή .....	33
5.2. Ισθμός της Κορίνθου: Φιλοδοξία από αρχαιοτάτων χρόνων .....	33
5.3. Η διάνοιξη της Διώρυγας επί Χαριλάου Τρικούπη .....	34
5.4. Τα λιμενικά έργα.....	36
5.5. Συμπεράσματα .....	37

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6:Η ΑΠΟΞΗΡΑΝΣΗ ΤΗΣ ΛΙΜΝΗΣ ΚΩΠΑΪΔΑΣ**

6.1. Εισαγωγή .....	38
6.2. Οι προσπάθειες αποξήρανσης πριν από τον Τρικούπη .....	38
6.3. Το ζήτημα της αποξήρανσης επί Χαριλάου Τρικούπη.....	39
6.4. Συμπεράσματα .....	41

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7:Ο ΠΟΡΘΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΪΠΟΥ ΚΑΙ Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΓΕΦΥΡΑ**

7.1. Εισαγωγή .....	42
7.2. Προϊστορία .....	42
7.3. Η διεύρυνση του Πορθμού επί Τρικούπη .....	43
7.4. Συμπεράσματα .....	46

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8:ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....**

<b>Βιβλιογραφία .....</b>	<b>50</b>
---------------------------	-----------

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:

### ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ

#### 1.1. Εισαγωγή

Ο Χαρίλαος Τρικούπης γεννήθηκε στις 11 Ιουλίου του 1832 στο Ναύπλιο. Έντεκα χρόνια νωρίτερα είχε συμβεί η Ελληνική Επανάσταση ενάντια στην Οθωμανική αυτοκρατορία και 2 χρόνια πριν το 1830 είχε ανακηρυχθεί η Ελλάδα ως ανεξάρτητο κράτος. Σκοπός του παρόντος κεφαλαίου είναι να περιγράψει την πορεία του Χαρίλαου Τρικούπη, πριν φτάσει ο ίδιος να αναλάβει τα καθήκοντα πρωθυπουργού το 1875. Θα γίνει αναφορά στην οικογενειακή του κατάσταση, στα χρόνια του στο γυμνάσιο και το πανεπιστήμιο, στην πρώτη διπλωματική του επιτυχία στα Επτάνησα, στην συμμετοχή του στην κυβέρνηση Κουμουνδούρου, στην πρώτη του φορά ως αρχηγό κόμματος και τέλος στο φημισμένο άρθρο του 1874 «Τις Πταίει;».

#### 1.2. Οικογενειακή Κατάσταση

Ο Χαρίλαος Τρικούπης ήταν γιος του Σπυρίδωνα και της Αικατερίνης Τρικούπη και ανιψιός του Αλέξανδρου Μαυροκορδάτου.

Ο Σπυρίδων Τρικούπης (1788-1873) ήταν πολιτικός, διπλωμάτης και ιστορικός της Ελληνικής Επαναστάσεως και επίσης πρωθυπουργός της Ελλάδας επί αντιβασιλείας. (Αρώνη & Τρίχα, 2000, σ. 15) Ο ίδιος κατάγεται από το Μεσολόγγι από οικογένεια προυχόντων, η οποία έχει ρίζες από το μακρινό 1700 (Τρίχα, 2016, σ. 53).

Η μητέρα του Αικατερίνη Τρικούπη (1800-1871) ήταν αδελφή του Αλέξανδρου Μαυροκορδάτου με καταγωγή από αριστοκρατική οικογένεια του Φαναρίου, που έχει τις ρίζες από εποχή Βυζαντίου (Τρίχα, 2016, σ. 56).

Ο Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος (1791-1865) υπήρξε ένας από τους πιο αμφιλεγόμενους πολιτικούς της νεότερης Ελλάδας. Ο ίδιος προκάλεσε πολλές αντιπάθειες μεταξύ των συγχρόνων του εξαιτίας του χαρακτήρα, των ιδεών και της φαναριώτικης καταγωγής του. Αλλά κατά γενική ομολογία τόσο Έλληνες όσο και ξένοι αναγνώριζαν την πολιτική του ικανότητα και την ακεραιότητα του σαν άνθρωπο. (Εμμανουήλ, 1982). Επίσης ο ίδιος τασσόταν σθεναρά στην διαμάχη



μεταξύ απολυταρχίας και φιλελευθερισμού υπέρ του δευτέρου (Σβολόπουλος, 2015, σ. 100), κατέχοντας φιλελεύθερες ιδέες και απόψεις για την ίδρυση ενός κράτους σύγχρονου με δυτικοευρωπαϊκά πρότυπα. Διετέλεσε υπουργός και πρωθυπουργός με μικρά διαστήματα κυβερνήσεων, καθώς και πρέσβης σε πόλεις, όπως το Παρίσι, η Κωνσταντινούπολη, το Λονδίνο και το Μόναχο. (Τρίχα, 2016, σ. 57)

### **1.3. Τα χρόνια στο γυμνάσιο και το πανεπιστήμιο**

#### Το γυμνάσιο

Ο Χαρίλαος Τρικούπης διδάχθηκε τα πρώτα γράμματα του από την οικογένεια του μαθαίνοντας παράλληλα και την αγγλική γλώσσα. Σε ηλικία έντεκα ετών εγγράφεται στο Γυμνάσιο Αθηνών, το οποίο θεωρείτο το καλύτερο της χώρας με διευθυντή και διδάσκων τον Γεώργιο Γεννάδιο. Προγυμναστής του υπήρξε ο λόγιος Γρηγόριος Παπαδόπουλος (Τρίχα, 2002, σ. 7). Ο Παπαδόπουλος δίδαξε τον μικρό Χαρίλαο για δύο χρόνια και ίδιος όντας πλέον άντρας τον αναφέρει ως σπουδαίο δάσκαλο (Τσοκόπουλος, 1896, σ. 25). Εκτός από τα θεωρητικά μαθήματα έχει ιδιαίτερη επίδοση στα μαθηματικά, γεγονός το οποίο θα τον βοηθήσει στην συνέχεια στην κατανόηση των οικονομικών ζητημάτων, αλλά δεν μένει μόνο εκεί καθώς διακρίνεται στα κλασσικά γράμματα και στην σπουδή του αρχαίου κόσμου (Τζόκας, 1999, σ. 23). Ολοκληρώνει τις σπουδές του εκεί με την έκθεση το καλοκαίρι του 1848 με θέμα «Το σύστημα της πολιτείας κατά Θουκιδίδη» εντυπωσιάζοντας τους καθηγητές του και προκαλώντας ευμενή σχόλια (Τρίχα, 2016, σ. 87; Τζόκας, 1999, σ. 23).

#### Το Οθώνιο Πανεπιστήμιο

Τον Οκτώβριο του 1848 εγγράφεται στην Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθήνας σε ηλικία 16 ετών. Το πανεπιστήμιο αντιμετωπίζει μια σειρά από δυσκολίες, μερικές από τις οποίες είναι οι εξής:

- Μερικά μαθήματα διδάσκονταν σε συνέχειες σε περισσότερα εξάμηνα. Απόρροια όλων αυτών ήταν παράταση του χρόνου των σπουδών σε περίπτωση που κάποιος άρχιζε να παρακολουθεί κάποιο μάθημα από την μέση (Τρίχα, 2003, σ. 63)

- Οι εξετάσεις γίνονταν με την απαραίτητη προσκόμιση των «πιστοποιητικών ακροάσεως», αλλά δίνονταν με σχετικά εύκολο τρόπο, κάτι που σημαίνει, πως κάποιοι πραγματοποιούσαν τις σπουδές χωρίς την φυσική τους παρουσία στην Αθήνα. (Λάππας, 2004, σσ. 202-204)
- Υπήρχε έλλειψη βιβλίων, επειδή οι περισσότεροι καθηγητές δεν είχαν εκδώσει κάποιο σύγγραμμα και η διδακτέα ύλη υπαγορευόταν από τους καθηγητές. Πρόκειται για μια διαδικασία χρονοβόρα, καθώς ένα μάθημα που θα μπορούσε να διδαχθεί σε ένα χρόνο, έφθανε να διδαχθεί σε τέσσερα χρόνια στην Ελλάδα (Λάππας, 2004, σσ. 212-216)

Ο Τρικούπης θα φοιτήσει εκεί παρά τις δυσκολίες για τρία εξάμηνα αλλά δεν θα πάρει το πτυχίο του αναγκασζόμενος να διακόψει τις σπουδές του.

### Φοίτηση στο Παρίσι

Το 1850 πραγματοποιεί την εγγραφή του στη Νομική Σχολή των Παρισίων, όπου θα φοιτήσει μέχρι το 1853. Οι βασικές σπουδές είχαν διάρκεια τρία χρόνια, με βαθμίδες που είχαν αντιστοίχιση τρία διπλώματα, το Bachelier, τη License και το διδακτορικό. Ο ίδιος αποκτά το πρώτο πτυχίο «Bachelier en droit» το 1851, το 1852 το δεύτερο πτυχίο υποστηρίζοντας τη διπλωματική του διατριβή με θέμα «Περί γάμου και ειδικότερον περί προίκος», αλλά δεν θα πάρει και το διδακτορικό του (Τρίχα, 2016, σσ. 108-110).

## **1.4. Η πρώτη διπλωματική επιτυχία στα Επτάνησα**

Πριν ο ίδιος φτάσει να διαπραγματεύεται για τα Επτάνησα, έχει περάσει ένα μέρος της ζωής του στο Λονδίνο όπου «γνωρίζει» για πρώτη φορά τον κοινοβουλευτισμό και πως εφαρμόζεται η αρχή της δεδηλωμένης. Το 1855 γίνεται επίσημος γραμματέας της πρεσβείας του Λονδίνου, χωρίς ωστόσο να έχει αναλάβει κάποια σημαντικά καθήκοντα σε ανώτερο διπλωματικό επίπεδο (Τζόκας, 1999, σ. 30).

Συνάπτει όμως «ισχυρές φιλίες» με σημαντικά πολιτικά πρόσωπα της εποχής, όπως είναι ο Λόρδοι Palmerston και Russel. Ο τελευταίος μάλιστα τον παίρνει υπό την προστασία του και αποκαλείται «Ο Βενιαμίν του λόρδου Russell» (Τρίχα, 2016, σ. 115).

Το 1862 λόγω των προβλημάτων υγείας του πατέρα του αναλαμβάνει τη διεύθυνση της πρεσβείας ξανά ως επιτετραμμένος, σε μια εποχή, που είναι ιδιαίτερα δύσκολη στην Ελλάδα εξαιτίας της έξωσης του Όθωνα.

Εκμεταλλεόμενος τις φιλικές σχέσεις που είχε με τον λόρδο Palmerston και κάποια δημοσιεύματα του αγγλικού τύπου προσπάθησε να φέρει στο προσκήνιο την παραχώρηση των Ιόνιων Νήσων, κάτι που είχε καλλιεργήσει από πριν και ο πατέρας του συζητώντας με Άγγλους πολιτικούς. (Παναγιωτόπουλος, 2003, σ. 19).

Το Σύνταγμα του 1864 θα όριζε ως πολίτευμα της Ελλάδας την Βασιλευομένη Κοινοβουλευτική Δημοκρατία με βασιλιά τον Γεώργιο τον Α΄, ο οποίος ορκίζεται 19 Οκτωβρίου του 1863 και δύο εβδομάδες αργότερα ακολουθεί η ορκωμοσία του Χαριλάου Τρικούπη ενώπιον του υπουργού Εξωτερικών. Όντας πλέον ο κατάλληλος και ο υπεύθυνος για τις διαπραγματεύσεις αναχωρεί για το Λονδίνο, όπου εν αγνοία του οι διαπραγματεύσεις θεωρούνται τελειωμένες και απλά έμενε η υπογραφή (Τρίχα, 2016, σ. 127).

Οι όροι προκειμένου να παραχωρηθούν τα Επτάνησα ως «προίκα» ήταν δυσμενείς για την ελληνική πλευρά. Συγκεκριμένα οι όροι ήταν οι εξής:

- Δεν μπορούσε καμία στρατιωτική ή ναυτική δύναμη να έχει ως έδρα ή στάθμευση κάποιο από τα Επτάνησα, τα οποία πλέον θα υπάγονταν σε ένα καθεστώς αέναης ουδετερότητας.
- Πριν την αναχώρησή τους οι Άγγλοι θα έπρεπε να κατεδαφίσουν τα φρούρια.
- Θα συνεχίζονταν χωρίς διακοπή κάποια προνόμια ναυτιλίας και ξένου εμπορίου, κάτι που αφορούσε την Αυστρία και την εταιρεία Lloyd's.
- Η Ελλάδα θα ήταν υποχρεωμένη από εδώ και στο εξής, εξαιτίας κυρίως της Ένωσης να προσφέρει αποζημιώσεις σε όσους έχαναν την θέση τους, καθώς επίσης και να πληρώνει τις συντάξεις των Βρετανών υπηκόων (Λάσκαρις, 1930, σ. 62)

Τελικά ο ίδιος ύστερα από αδιάκοπες διαπραγματεύσεις καταφέρνει να πετύχει καλύτερη συμφωνία με την ουδετερότητα να παραμένει σε Κέρκυρα και Παξούς, τα φρούρια να μην κατεδαφίζονται, τα ναυτιλιακά και εμπορικά προνόμια να διατηρούνταν για δεκαπέντε χρόνια και τις αποζημιώσεις να μειώνονται δραστικά σε περιπτώσεις όπου οι Βρετανοί υπήκοοι διορίζονταν αλλού (Τρίχα, 2016, σ. 131). Εν

κατακλείδι ο επιτυχημένος τότε διπλωμάτης επιστρέφει θριαμβευτής στην Ελλάδα αφήνοντας όμως την διπλωματική καριέρα και έτοιμος να ριχθεί πλέον στον πολιτικό στίβο.

## **1.5. Υπουργός Εξωτερικών στην Κυβέρνηση Κουμουνδούρου**

Με παρακαταθήκη τις εμπειρίες που αποκόμισε στο Λονδίνο και έχοντας μέχρι τότε ως κορυφαία στιγμή του την διπλωματική επιτυχία στα Επτάνησα, ο Χαρίλαος Τρικούπης ρίχνεται στην πολιτική σκηνή της χώρας όντας υποψήφιος για πρώτη φορά στο Μεσολόγγι.

Οι εκλογές που διενεργούνται το 1865 χαρακτηρίζονται για πρώτη φορά γνήσιες και τίμιες από συστάσεως του νεοελληνικού κράτους (Καρανικόλας, 1973, σ. 247). Το κόμμα που επικρατεί είναι του Κουμουνδούρου με τον Τρικούπη να εκλέγεται βουλευτής στο Μεσολόγγι μαζί με τον Επαμεινώνδα Δεληγεώργη.

Το 1866 αναλαμβάνει στην κυβέρνηση Κουμουνδούρου το υπουργείο Εξωτερικών. Ο νέος υπουργός εξωτερικών Χαρίλαος έρχεται αντιμέτωπος με την επανάσταση στην Κρήτη, πιθανές επαναστάσεις σε Ήπειρο και Θεσσαλία και το Ανατολικό Ζήτημα. Ως λύσεις σε αυτά τα ζητήματα ο ίδιος τασσόταν υπέρ της εξής πολιτικής (Τρίχα, 2016, σ. 163):

- Προπαρασκευή ισχυρού στρατού και στόλου
- Ουδετερότητα στην κρητική επανάσταση
- Πρόληψη επαναστάσεων σε Θεσσαλία και Ήπειρο

Ένα άλλο σημαντικό γεγονός είναι πως ο ίδιος επανέφερε τις πρεσβείες, καθώς θεωρούσε, πως οι επαφές των πρεσβευτών με τις Μεγάλες δυνάμεις κρίνονταν υψίστης σημασίας.

Το 1867 θα υπογραφεί η συνθήκη συμμαχίας στο Φεσλάου, σύμφωνα με την οποία Ελλάδα και Σερβία θα αναλάμβαναν από κοινού δράση εναντίον της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, σε περίπτωση που η τελευταία κήρυσσε τον πόλεμο σε μια από τις δύο. Το σχέδιο δεν θα εφαρμοστεί όμως ποτέ στην πράξη και μετά τις επιφυλάξεις του Γεωργίου, την απομάκρυνση Τρικούπη-Κουμουνδούρου από την εξουσία, την παραίτηση του Ίλια Γκαράσανιν και την δολοφονία του πρίγκιπα Μιχαήλ θα ναυαγήσει. (Κλάψης, 2019).

Τέλος το 1867 προκύπτει ρήξη στις σχέσεις της κυβέρνησης και του Βασιλιά Γεώργιου, εξαιτίας της κίνησης του τελευταίου να παντρευτεί την δούκισσα Όλγα ανιψιά του Τσάρου. Το γεγονός αυτό θα προκαλούσε διπλωματικές αναταραχές, καθώς μια τέτοια ενέργεια πιθανότατα θα οδηγούσε σε αύξηση της Ρωσικής επιρροής στην Ελληνική επικράτεια δυσαρεστώντας τις μεγάλες δυνάμεις Αγγλία και Γαλλία. Ο Τρικούπης ενοχλήθηκε και ζήτησε από τον Κουμουνδούρο παραίτηση του υπουργικού συμβουλίου που δεν θα γίνει δεκτή (Τρίχα, 2016, σσ. 170-173).

Ο ίδιος παραιτείται μαζί με όλη την Κυβέρνηση Κουμουνδούρου, λόγω διαφωνιών με το Θρόνο για τον χειρισμό του Κρητικού Ζητήματος και της ελληνοσερβικής προσέγγισης, η οποία ήταν απαραίτητη για την πορεία του κυβερνητικού έργου (Τζόκας, 1999, σ. 63).

## **1.6. Αρχηγός Πέμπτου Κόμματος**

Ο Μεσολογγίτης πολιτικός αφού έχει διατελέσει ως υπουργός εξωτερικών ασχολούμενος με όλα τα φλέγοντα ζητήματα της εποχής, παραμένει εκτός βουλής από το 1868 έως το 1872. Μετά από τρία χρόνια αποτυχίας να εισέλθει στην Βουλή, έρχεται η μεγάλη στιγμή για τον ίδιο, καθώς αναλαμβάνει αρχηγός του Πέμπτου Κόμματος.

Αρχηγοί του Πέμπτου Κόμματος ήταν στην αρχή ο Κωνσταντίνος Λομβάρδος και ο Ευθύμιος Κεχαγιάς, αλλά αργότερα προσχώρησε σε αυτούς και ο Τρικούπης έχοντας πάψει πια να υποστηρίζει τον Κουμουνδούρο (Αλιβιζάτος, 1981, σ. 87). Τελικά εκλέγεται αρχηγός του νέου τότε Πέμπτου Κόμματος, οι αρχές του οποίου βασίζονται (Τρίχα, 2016, σ. 207):

- «Στην προάσπιση της Συνταγματικής τάξης»
- «Στον σεβασμό των δικαιωμάτων του Στέμματος»
- «Στην τήρηση των κανόνων του Κοινοβουλευτικού Συστήματος Διακυβέρνησης»

Το κόμμα αργότερα θα αποκληθεί με πολλά ονόματα όπως φιλελεύθερο, ριζοσπαστικό, εκλεκτικό, νέο, νεωτεριστικό, συνταγματικό. Θα έχει όμως και το όνομα του Αρχηγού του δηλαδή «Τρικούπικό» και θα επιζήσει και μετά θάνατον του Τρικούπη (Τρίχα, 2016, σ. 208).

## **1.7. Το άρθρο «Τις Πταίει;»**

Έχοντας περάσει δέκα χρόνια από την στέψη του Γεωργίου ως βασιλιά, η Ελλάδα βρίσκεται διαρκή πολιτική κρίση, εξαιτίας κυρίως της δυνατότητας του Στέμματος να διορίζει κυβερνήσεις μειοψηφίας, ενώ ακόμα και οι συνασπισμοί κομμάτων δεν μπορούσαν να ευδοκιμήσουν για πολύ καιρό. Τα προβλήματα που προέκυψαν ήταν αστάθεια στην εξωτερική πολιτική, αδυναμία αναδιοργάνωσης στρατού και στόλου και δυσκολία στην εφαρμογή κάθε κυβερνητικού προγράμματος (Τρίχα, 2016, σ. 224).

Τον προβληματισμό για το σαθρό πολιτικό σύστημα που ήταν απόρροια της δυνατότητας του Θρόνου να διορίζει ή να παύει κυβερνήσεις, αλλά κυρίως και της πολιτικής φαυλότητας που επικρατούσε ήρθε να διατυπώσει ο Τρικούπης με το άρθρο του «Τις πταίει;». Το άρθρο δημοσιεύθηκε από την εφημερίδα Καιροί στις 29 Ιουνίου 1874. Με το άρθρο αυτό ασκεί σφοδρή κριτική ενάντια στα ανάκτορα κατηγορώντας πως δεν λαμβάνουν υπόψη την αρχή της Δεδηλωμένης με τους διορισμούς κυβερνήσεων μειοψηφίας. Με το άρθρο αυτό θεωρείται πως ο ίδιος στρέφεται ενάντια στο στέμμα και του ασκείται δίωξη έπειτα από την αθώωση του εκδότη Κανελλίδη. Θα αφεθεί τελικά ελεύθερος με εγγύηση μετά από βούλευμα των Πλημμελειοδικών (Vouliwatch, 2018).

Με το άρθρο αυτό σηματοδοτείται ουσιαστικά η αρχή της Δεδηλωμένης στην Ελλάδα.

## **1.8. Συμπεράσματα**

Στο παρόν κεφάλαιο είδαμε πως ο Χαρίλαος Τρικούπης μέσω των γνώσεων που έλαβε ως μαθητής και φοιτητής και μέσω των διπλωματικών εμπειριών του με αποκορύφωμα την διπλωματική επιτυχία στα Επτάνησα, κατάφερε να διατελέσει υπουργός επί Κουμουνδούρου. Έτσι με αυτόν τον τρόπο και αναλογιζόμενος τα προβλήματα της Ελλάδας που αποτυπώνονταν στο διεφθαρμένο πολιτικό σύστημα, έγινε ο ίδιος αρχηγός κόμματος το 1872 και το 1874 προχώρησε στο πασίγνωστο άρθρο «Τις πταίει;», που αποτέλεσε την τομή για την εφαρμόζουσα μέχρι σήμερα αρχή της Δεδηλωμένης, πιστώνοντας του δίκαια τον τίτλο ως «πατέρα του ελληνικού κοινοβουλευτισμού».

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:**

# **Η ΕΙΚΟΣΑΕΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΚΗΝΗ**

### **2.1. Εισαγωγή**

Ο Χαρίλαος Τρικούπης σε ηλικία 43 ετών θα σχηματίσει την πρώτη του κυβέρνηση. Έχοντας τον προηγούμενο χρόνο δημοσιεύσει το περιβόητο άρθρο «Τις πταίει;» το 1875 θα αναλάβει για πρώτη φορά την διακυβέρνηση της χώρας. Ο ίδιος θα κυριαρχήσει στην πολιτική σκηνή για είκοσι έτη και θα σχηματίσει επτά κυβερνήσεις. Σκοπός του παρόντος κεφαλαίου είναι να παρουσιάσει τα σημαντικότερα γεγονότα των κυβερνήσεων του Χαριλάου Τρικούπη. Θα γίνει αναφορά στην πρώτη του κυβέρνηση και στην αρχή της δεδηλωμένης, στην οικουμενική κυβέρνηση στην οποία θα συμμετάσχει, στη δεύτερη πολύ σύντομη και τρίτη κυβέρνηση, στις δύο μεγάλες του κυβερνήσεις όπου έκανε και τα περισσότερα έργα του και τέλος στις κυβερνήσεις που σήμαναν και το τέλος της πολιτικής του σταδιοδρομίας.

### **2.2. Η πρώτη κυβέρνηση και η αρχή της Δεδηλωμένης**

Ο πολιτικός του «Τις πταίει;» που το 1874 είχε προκαλέσει την αναστάτωση των ανακτόρων, καλείται σχεδόν ένα χρόνο αργότερα να σχηματίσει κυβέρνηση. Ο ίδιος δεν είναι καν βουλευτής, αλλά του ανατίθενται να βγάλει την χώρα από την πολιτική αστάθεια που είχε περιέλθει.

Η Ελλάδα περνά μια από τις μεγαλύτερες κρίσεις στην ιστορία της, που αποδίδεται με τον όρο Σηλιτικά. Συγκεκριμένα ο Δημήτριος Βούλγαρης καταπατά το Σύνταγμα, καθώς στην ψήφιση του προϋπολογισμού που έγινε τον Νοέμβριο του 1874, δεν συγκεντρώθηκε ο αριθμός που χρειαζόταν για απαρτία (96 από τους 140 βουλευτές), αλλά ψηφίστηκε μόνο από 85. Ως ένδειξη διαμαρτυρίας αντιπολιτευόμενοι βουλευτές απείχαν από τις συνεδριάσεις με αποτέλεσμα να αναβάλλονται συνεχώς. Τον Μάρτιο του 1875 ο Βούλγαρης φτάνει στα όρια της αυθαιρεσίας του λέγοντας πως το

κοινοβούλιο θα συνεδρίαζε έστω και αν ήταν παρευρισκόμενοι μόνο δικοί του βουλευτές. (Τρίχα, 2016, σσ. 235-236).

Ο σάλος που προκλήθηκε ήταν τεράστιος με τις εφημερίδες της εποχής *Εφημερίς* και «Παλιγγενεσία» να δημοσιεύουν τα ονόματα εκείνων που έμειναν στην ιστορία ως «στηλίται»<sup>1</sup>.

Ο Γεώργιος βλέπει στα μάτια του Τρικούπη το ιδανικότερο άτομο για να διατελέσει πρωθυπουργός, μια κίνηση που θεωρείται προσφυής και διορατική. (Τζόκας, 1999, σ. 83) Έτσι και έγινε, καθώς 27 Απριλίου του 1875 ο αρχηγός του Πέμπτου κόμματος σχηματίζει την πρώτη κυβέρνηση<sup>2</sup> και ως πρώτη του ενέργεια καταργεί όλους του νόμους που έχουν ψηφισθεί χωρίς την απαιτούμενη απαρτία της Βουλής (Τρίχα, 2016, σ. 244)

Το σημαντικότερο όμως γεγονός της πρώτης θητείας του ως πρωθυπουργός της Ελλάδας είναι αναμφισβήτητο, πως εισήγαγε την αρχή της Δεδηλωμένης, σύμφωνα με την οποία ο Βασιλιάς δεν θα διορίζει κυβέρνηση μειοψηφίας, αλλά θα σεβόταν την πλειοψηφία της Βουλής, χωρίς να παύει την κυβέρνηση, όσο αυτή θα κατείχε την εμπιστοσύνη της Βουλής.

Όπως αναφέρει και ο συνταγματολόγος Σβώλος, ο λόγος που εκφωνήθηκε από τον Βασιλιά στις 11 Αυγούστου του 1875 και αποδέχεται ουσιαστικά την παραπάνω αρχή, χαρακτηρίστηκε ως λόγος ιστορικός, επειδή θα προέβαλε πρότυπο κοινοβουλευτικής δημοκρατίας, που θα μπορούσε να θαυμάσει και η Ευρώπη (Σβώλος, 1928, σ. 389)

### **2.3. Η συμμετοχή στην Οικουμενική Κυβέρνηση**

Η αρχή της Δεδηλωμένης δεν είχε αμέσως επίδραση στην πολιτική ζωή της χώρας με αποτέλεσμα να σχηματίζονται σύντομες κυβερνήσεις. Επίσης η κατάσταση στα Βαλκάνια ήταν έκρυθμη εξαιτίας του Ρωσοτουρκικού πολέμου του 1877. Για όλους αυτούς τους λόγους κατέστη αναπόφευκτη η δημιουργία της Οικουμενικής κυβέρνησης.

---

<sup>1</sup> *Εφημερίς*, 22, 23, 26, 27, 29 Μαρτίου και 27 Ιουνίου 1875· *Παλιγγενεσία* 26 Μαΐου και 6 Ιουνίου 1875

<sup>2</sup> 27 Απριλίου 1875 έως 15 Οκτωβρίου 1875



Ο Τρικούπης αν και ήταν διστακτικός σε αυτήν, τελικά θα συμμετάσχει στην κοινή προσπάθεια αναλαμβάνοντας το υπουργείο Εξωτερικών και θα συντάξει και την πρώτη αγόρευση του νέου πρωθυπουργού. Τα υπόλοιπα υπουργεία θα αναλάβουν σημαντικά πολιτικά πρόσωπα της εποχής. Όπως αναφέρει ο ιστορικός Τρύφων Ευαγγελίδης «Ουδέποτε το υπουργείον περιέλαβε τόσον σοβαρά πρόσωπα, εμπνέοντα εμπιστοσύνην αλλ' ουδέποτε και τόσον διαφόρους γνώμας» (Ευαγγελίδης, 1928, σ. 392).

Ο Τρικούπης βρισκόταν σε συνεχείς διαπραγματεύσεις με Μεγάλη Βρετανία και Ρωσία για σύμπραξη ή ουδετερότητα στον πόλεμο, αλλά καμία από τις δύο χώρες δεν έπαιρνε δεσμεύσεις απέναντι στην ελληνική πλευρά. Η Μεγάλη Βρετανία ήταν αρνητική σε ένα ενδεχόμενο διαμελισμό της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, ενώ ο Τρικούπης διακήρυττε πως η Ελλάδα δεν μπορούσε να περιορίσει τα κυριαρχικά της δικαιώματα, ωστόσο θα μπορούσε να ασκήσει επιρροή για να προλάβει τυχόν επαναστάσεις, αλλά αυτό θα συνέβαινε, μόνο όσο εξυπηρετούνταν τα συμφέροντα του Ελληνισμού. Ο ίδιος τόνιζε, πως η Ελλάδα σεβόταν τις διεθνείς της υποχρεώσεις αλλά θεωρούσε, πως έχει ευθύνες απέναντι στον υπόδουλο Ελληνισμό προειδοποιώντας, ότι αν η Τουρκία ακολουθήσει λάθος χειρισμούς, κάτι τέτοιο θα είχε ολέθριες συνέπειες, καθώς η ειρήνη πάση θυσία δεν ήταν σίγουρη (Τρίχα, 1991, σσ. 127-141).

Η Οικουμενική κυβέρνηση προετοιμαζόταν για πόλεμο ενόσω διαπραγματευόταν ο Τρικούπης οργανώνοντας το στρατό. Επιπλέον ενισχύονταν οι παραμεθόριες περιοχές με στρατιωτικά σώματα με πρόφαση την αντιμετώπιση της ληστείας. Σε περίπτωση εμπλοκής της χώρας στον πόλεμο θα ξεσπούσαν παράλληλα και επαναστάσεις σε Κρήτη, Θεσσαλία, Μακεδονία και Ήπειρο (Κωφός, 2001, σσ. 89-119).

Τελικά οι εξελίξεις δεν ήταν καλές, καθώς θα πεθάνει ο Κανάρης καθιστώντας την κυβέρνηση «Ακέφαλο Υπουργείο» και ο Τρικούπης και άλλοι υπουργοί της Κυβέρνησης θεωρούν αναπόφευκτη την διάλυση της (Ευαγγελίδης, 1928, σ. 431).

Η Οικουμενική κυβέρνηση παρόλη την προετοιμασία της για πόλεμο δεν θα αντιδράσει και δεν θα εμπλακεί. Το αναλαμβάνει όμως η Κυβέρνηση Κουμουνδούρου, που την έχει διαδεχθεί διατάζοντας έξοδο του στρατού στην Θεσσαλία και αρωγή στα επαναστατικά κινήματα, αλλά μόλις συμβαίνει αυτό,

γίνεται ανακωχή μεταξύ Ρωσίας και Τουρκίας και ο πρωθυπουργός ανακαλεί (Τρίχα, 2016, σ. 281).

Η έκβαση δεν ήταν αυτή που θα ήθελε η Ελλάδα, καθώς με την συνθήκη του Αγίου Στεφάνου ευνοήθηκε η Βουλγαρία, κάτι που θα σήμαινε Ρωσική επιρροή στα Βαλκάνια. Όμως το συνέδριο του Βερολίνου θα διορθώσει τα πράγματα, λόγω του ότι η Ελλάδα θα μεγαλώσει με την προσάρτηση της Θεσσαλίας και ενός μεγάλου μέρους της Ηπείρου.

## 2.4. Δεύτερη και Τρίτη Κυβέρνηση

Ο Κουμουνδούρος διατέλεσε πρωθυπουργός μέχρι τα μέσα Οκτωβρίου 1878, αλλά έχασε την εμπιστοσύνη της Βουλής και ο Βασιλιάς καλεί στα ανάκτορα τους αρχηγούς της αντιπολίτευσης. Δεν μπορεί όμως να αναδειχθεί αυτοδύναμη κυβέρνηση και τελικά αποφασίζεται σύμπραξη. Η σύμπραξη αυτή έγινε μεταξύ Τρικούπη και Ζαΐμη, παρόλο που ο πρώτος δεν επιθυμούσε συνεργασίες. Όμως η δεύτερη κυβέρνηση<sup>3</sup> του θα είναι η πιο σύντομη στην πολιτική του καριέρα, διότι θα διαρκέσει μόνο 6 μέρες, γιατί ο Τρικούπης θα χάσει την πλειοψηφία της Βουλής με 80 υπέρ και 87 κατά.<sup>4</sup>

Ο Κουμουνδούρος που έχει διαδεχθεί και πάλι τον Τρικούπη χάνει την εμπιστοσύνη της Βουλής τον Μάρτιο του 1880 και τότε ο Χαρίλαος καλείται να σχηματίσει την τρίτη κυβέρνηση του.<sup>5</sup> Ο ίδιος διαθέτοντας την εμπιστοσύνη της Βουλής αναλαμβάνει τα υπουργεία Εξωτερικών και Οικονομικών. Σε αυτή την τρίτη επτάμηνη θητεία του ως πρωθυπουργός θα μεριμνήσει για τον οικονομικό και στρατιωτικό τομέα.

Όσον αφορά το οικονομικό κομμάτι αντικατέστησε την δεκάτη με το φόρο επί των «αροτριώντων κτηνών», με σκοπό την ανακούφιση των αγροτών και αποφάσισε επίσης την άρση αναγκαστικής κυκλοφορίας των χαρτονομισμάτων<sup>6</sup>, κάτι που θεωρούσε ανασταλτικό παράγοντα, έτσι ώστε να αναπτυχθεί η οικονομία (Τρίχα,

---

<sup>3</sup> 21 Οκτωβρίου 1878 έως 26 Οκτωβρίου 1878

<sup>4</sup> *Εφημερίς* 24 Οκτωβρίου 1878

<sup>5</sup> 10 Μαρτίου 1880 έως 13 Οκτωβρίου 1880

<sup>6</sup> *Ωρα* 20 Φεβρουαρίου 1880

2016, σσ. 300-301) ανακοινώνοντας πως θα άρχιζε να ισχύει από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του επόμενου έτους.<sup>7</sup>

Όσον αφορά τον στρατό ο ίδιος θα εισάγει ένα νομοσχέδιο, σύμφωνα με το οποίο θα επιτρεπόταν η πρόσκληση ξένων αξιωματικών για την μελέτη, την μεταρρύθμιση και την εφαρμογή του. Επιθυμούσε τον διαχωρισμό στρατού εκπαίδευσης και στρατού υπηρεσίας (Τρίχα, 2016, σ. 302). Με τον νέο οργανισμό οι άνδρες του στρατού θα ήταν 12.000 άνδρες<sup>8</sup>.

Άλλα σημαντικά έργα της τρίτης θητείας του ήταν η ίδρυση Σχολής Ναυκλάστρων, η υπογραφή σύμβασης για κατασκευή δικτύου ιπποσιδηροδρόμου καθώς και η σύμβαση για την αποξήρανση της λίμνης Κωπαΐδας (Τρίχα, 2016, σ. 304).

Ως προς την εξωτερική πολιτική διοργανώθηκε νέο συνέδριο στο Βερολίνο 1880 για το ζήτημα της Θεσσαλίας και της Ηπείρου με ευνοϊκές αποφάσεις για την Ελλάδα. Η Πύλη όμως αντέδρασε και ο Τρικούπης απείλησε με εμπλοκή σε πόλεμο διατάζοντας επιστράτευση. Ο πόλεμος τελικά θα αποφευχθεί με παρέμβαση των Μεγάλων Δυνάμεων, κάτι το οποίο μόνο θετικά αποτελέσματα θα είχε για την Ελλάδα, καθώς υστερούσε σε στρατό έναντι της Τουρκίας. Τέθηκε τότε πολιτικό ζήτημα και ο Τρικούπης έχασε την εμπιστοσύνη της Βουλής κατηγορούμενος για ατολμία. Έτσι λοιπόν τελειώνει η τρίτη θητεία του ως πρωθυπουργού (Τρίχα, 2016, σσ. 306-307).

## **2.5. Η πρώτη μεγάλη κυβέρνηση**

Ο πενηντάχρονος πλέον Τρικούπης σχηματίζει το 1882 την τέταρτη κυβέρνηση<sup>9</sup> του, αλλά παράλληλα θα είναι και η πρώτη μακροχρόνια κοινοβουλευτική πρωθυπουργία από συστάσεως του Ελληνικού Κράτους. Ο ίδιος θα ασχοληθεί με όλους τους τομείς, την οικονομία, τον στρατό, την δημόσια διοίκηση, την εξωτερική πολιτική και φυσικά τα δημόσια έργα που θα είναι και το πιο μεγαλεπήβολο του έργο, προκειμένου η Ελλάδα να καταστεί ένα ισχυρό κράτος.

---

<sup>7</sup> Ώρα 11 Απριλίου 1880

<sup>8</sup> Ώρα 8 Μαρτίου 1880

<sup>9</sup> 3 Μαρτίου 1882 έως 19 Απριλίου 1885

## Εκσυγχρονισμός του κράτους

Στις σημαντικότερες παρεμβάσεις του συγκαταλέγονται οργανισμοί ταχυδρομικής και τηλεγραφικής υπηρεσίας και ιδρύματα στατιστικής υπηρεσίας. Επιπλέον κάλεσε ξένους ειδικούς για την αναδιοργάνωση των ταχυδρομείων, ίδρυσε εμπορικές ναυτικές σχολές, επενέβηκε στον τομέα της Δικαιοσύνης απολύοντας διεφθαρμένους δικαστές και ψήφισε αυστηρούς ποινικούς νόμους, έτσι ώστε να προστατεύσει τους πολίτες (Τρίχα, 2016, σσ. 328-331).

Σημαντικό όμως ήταν πως επενέβη και στον τομέα των δημοσίων υπαλλήλων καθώς εισήγαγε δύο πολύ σημαντικούς νόμους, προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πελατειακό σύστημα. Σύμφωνα με τον Καραγιάννη οι νόμοι ΑΚΑ/1883 «περί προσόντων των δημοσίων υπαλλήλων» και ΑΡΜΑ/1884 που θεσπίζει το «το μη κατασχέσιμον του μισθού των δημοσίων υπαλλήλων και στρατιωτικών», είχαν ως σκοπό να εισάγουν στην δημόσια διοίκηση ικανά διοικητικά στελέχη βάζοντας αξιολογικά κριτήρια περί διορισμού και απομακρύνοντας ουσιαστικά οτιδήποτε αντιπαραγωγικό υπήρχε. Στο ίδιο μοτίβο κινήθηκε και ο δεύτερος νόμος, καθώς ο δημόσιος υπάλληλος θα ήταν κοινωνικά και πολιτικά περισσότερο ανεξάρτητος (Καραγιάννης, 1989, σσ. 75-76).

## Στρατός

Ο Τρικούπης θα συνεχίσει το εκσυγχρονιστικό του πρόγραμμα και στο στράτευμα το οποίο έπασχε από πολλές παθολογίες. Θα προσπαθήσει να θέσει κάποιους περιορισμούς στο δικαίωμα των αξιωματικών να ασχολούνται με την πολιτική και θα εισάγει έναν νέο οργανισμό στρατού καλύτερο από εκείνον του 1880, σύμφωνα με τον οποίο το 1884 έφθασε γαλλική συμβουλευτική αποστολή, η οποία παρέμεινε μέχρι το 1887. Επίσης θα ιδρυθεί νέα σχολή Ευελπίδων με κριτήρια φοίτησης, καθώς και Σχολή Υπαξιωματικών, Προπαρασκευαστική Σχολή Υπαξιωματικών και Σχολή Ναυτικών Δοκίμων. Ο ίδιος θα μειώσει την θητεία σε ένα έτος αλλά θα την κάνει υποχρεωτική (Τρίχα, 2016, σσ. 334-337).

### Δημόσια έργα

Το μεγαλύτερο του έργο αναμφισβήτητα ήταν ο εκσυγχρονισμός των δημόσιων υποδομών. Έτσι λοιπόν στον Μεσολογγίτη πολιτικό θα πιστωθούν σημαντικά έργα εκείνης της εποχής όπως το σιδηροδρομικό δίκτυο, το οδικό δίκτυο, τα οποία θεωρούνται και τα σημαντικότερα. Δεν σταματά όμως εκεί καθώς προχωρά και σε λιμενικά έργα, στην διάνοιξη της διώρυγας του Ισθμού της Κορίνθου και στην αποξήρανση της λίμνης Κωπαΐδας (Τζόκας, 1999, σσ. 214-216)

### Οικονομία

Για τα δημόσια έργα, τον εκσυγχρονισμό του στρατού και της διοίκησης απαιτούνταν αρκετά χρήματα. Το τρίπτυχο της οικονομικής πολιτικής (Τρίχα, 2016, σσ. 354,355,359) που ακολούθησε ο Τρικούπης προκειμένου να βρεθούν τα απαραίτητα κεφάλαια ήταν το εξής:

- Εσωτερικός και εξωτερικός δανεισμός
- Προσέλκυση επενδύσεων από ξένους ή ομογενείς
- Αύξηση της φορολογίας με πολλούς έμμεσους φόρους

### Εξωτερική πολιτική

Όσον αφορά στην εξωτερική πολιτική ο πρωθυπουργός θα επιδιώξει φιλικές σχέσεις με τις Μεγάλες Δυνάμεις και την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Αλλά επίσης θεώρησε πως η εξωτερική πολιτική της χώρας του ήταν ζήτημα της ίδιας της κυβέρνησης και για αυτό το λόγο προχωρά σε δύο ενέργειες (Τρίχα, 2016, σ. 365):

- Θέτει τέλος σε παρακρατικές εθνοπατριωτικές οργανώσεις
- Αφαιρεί από την δικαιοδοσία του Πατριαρχείου τον έλεγχο των ελληνικών σχολείων που λειτουργούσαν σε Οθωμανικά εδάφη, κάτι που οδηγεί στην οριστική ρήξη με τον Πατριάρχη Ιωακείμ Γ΄.

Τέλος θεώρησε, πως θα έπρεπε να συνδεθεί με μια χώρα με την οποία θα είχε κοινά συμφέροντα με κατάλληλη να φαντάζει την Μεγάλη Βρετανία, την οποία και εν τέλει επέλεξε (Τρίχα, 2016, σ. 371).

Ο ισχυρός πρωθυπουργός, ο οποίος ασχολήθηκε με όλους τους τομείς, έτσι ώστε η χώρα του καταστεί ένα ισχυρό κράτος, δεν κατάφερε να παραμείνει στην εξουσία, εξαιτίας κυρίως της βαριάς φορολογίας που επέβαλε. Ο ίδιος λαμβάνει τους χαρακτηρισμούς «Πετρέλαιος» και «Φορομπήχτης».

Στις 5 Φεβρουαρίου 1885 χάνει την εμπιστοσύνη της Βουλής με 108 ψήφους κατά και 104 υπέρ<sup>10</sup>, αλλά ο Βασιλιάς δεν δίνει στον Δηλιγιάννη το δικαίωμα να διαλύσει την Βουλή και στις 9 Φεβρουαρίου ο Τρικούπης καλείται να σχηματίσει πάλι κυβέρνηση κα ζητά την εμπιστοσύνη της Βουλής στις 11 Φεβρουαρίου, την οποία κερδίζει με 116 υπέρ έναντι 112 κατά<sup>11</sup>, όμως διαλύει την Βουλή και προκηρύσσει εκλογές στις 7 Απριλίου, τις οποίες θα χάσει και θα τον διαδεχθεί ο Δηλιγιάννης.

## 2.6. Η μακροβιότερη κυβέρνηση του

Η Ελλάδα περνά ακόμα μια κρίση, εξαιτίας του ναυτικού αποκλεισμού που της έχει επιβληθεί. Είχε προηγηθεί η καθυστέρηση του πρωθυπουργού Δηλιγιάννη στο να εμπλακεί σε πόλεμο, όταν ανακοινώθηκε η ένωση της αυτόνομης Ανατολικής Ρωμυλίας και όταν το θέμα θεωρήθηκε τετελεσμένο γεγονός, ο Γορτύνιος πρωθυπουργός αντί να σταματήσει την επιστράτευση, συνεχίζει καλώντας νέες σειρές από την εφεδρεία. Οι Μεγάλες Δυνάμεις αντιδρούν με τελεσίγραφο για διακοπή επιστράτευσης, αλλά ο Δηλιγιάννης πλέει προς τα Θεσσαλικά σύνορα με διαβεβαίωση πως δεν θα διατάρασσε την ειρήνη, γεγονός το οποίο θεωρήθηκε εμπαιγμός από τις Μεγάλες Δυνάμεις και τελικά επιβλήθηκε στην Ελλάδα ναυτικός αποκλεισμός. Ο τελευταίος θα παραιτηθεί στις 26 Απριλίου του 1886 (Τρίχα, 2016, σ. 419).

Στις επόμενες εκλογές που διενεργήθηκαν ο Χαρίλαος θα σχηματίσει την πέμπτη και μακροβιότερη κυβέρνηση του<sup>12</sup>, η οποία θα κρατήσει σχεδόν τεσσεράμισι χρόνια.

---

<sup>10</sup> Ωρα 6 Φεβρουαρίου 1885

<sup>11</sup> Ωρα 12 Φεβρουαρίου 1885

<sup>12</sup> 9 Μαΐου 1886 έως 24 Οκτωβρίου 1890

Αναλαμβάνοντας και πάλι τα ηνία φέρνει στην Βουλή τρία νομοσχέδια, τα οποία ψηφίζονται από 125 βουλευτές έναντι 91. Έτσι εισάγεται το σύστημα της ευρείας εκλογικής περιφέρειας, ο αριθμός των βουλευτών από 215 ορίζεται σε 150 και τρίτο ορίζεται, πως η συνταγματική άδεια που έπαιρναν οι στρατιωτικοί για να πολιτευτούν, αλλά και η διαθεσιμότητα λόγω βουλευτικής ιδιότητας δεν προσμετρούνται στην αρχαιότητα τους.<sup>13</sup>

Ο Μεσολογγίτης πολιτικός θα συνεχίσει το μεταρρυθμιστικό του πρόγραμμα από εκεί που το άφησε.

Στην δημόσια διοίκηση προχωρά σε επαναφορά περί προσόντων των δημοσίων υπαλλήλων με διενέργεια διαγωνισμού για την πρόσληψη τους. Εισάγει ένα νέο νόμο περί νομαρχιακών συμβουλίων με σκοπό την αποκέντρωση (Τρίχα, 2016, σ. 435).

Στον στρατό αυξάνει την υποχρεωτική θητεία σε δύο χρόνια, η χωροφυλακή γίνεται ξεχωριστό σώμα και ιδρύονται προπαρασκευαστικές σχολές Εφέδρων Αξιωματικών στην Αθήνα, Ιππευτική Σχολή, Σχολή Βολής Πεζικού και Σχολή Βολής Πυροβολικού. Ακόμα δημιουργείται τμήμα χαρτογραφίας στο υπουργείο Στρατιωτικών για σύνταξη γενικού κτηματολογίου. Τέλος υπογράφει σύμβαση για να κατασκευαστούν τρία θωρηκτά το «Υδρα», το Σπέτσα» και «Ψαρά» (Τρίχα, 2016, σσ. 438-439).

Στα δημόσια έργα θα συνεχίσει με τον ίδιο τρόπο, που σταμάτησε υπογράφοντας νέες συμβάσεις σιδηροδρομικών γραμμών. Επιπλέον κατασκευάστηκαν νέοι δρόμοι και διευρύνθηκε ο Πορθμός του Ευρίπου. Τέλος ασχολήθηκε και με το φαρικό δίκτυο κατασκευάζοντας περισσότερους φάρους (Τρίχα, 2016, σσ. 440,445,446).

Στην οικονομική πολιτική θα συνεχίσει να συνάπτει δάνεια εξαιτίας των πολλών ελλειμμάτων. Αναλαμβάνοντας την εξουσία λαμβάνει δάνειο 19 εκατομμυρίων, τον επόμενο χρόνο υπογράφει συμβάσεις για 15 και 10,2 εκατομμύρια. Το 1887 θα συνάψει μεγάλο δάνειο 135 εκατομμυρίων χρυσών φράγκων για την αγορά θωρηκτών, την εξυπηρέτηση παλαιότερων εθνικών δανείων και για να καλυφθούν ελλείμματα του Δημοσίου. Το 1889 θα συνάψει πάλι δάνειο 155 εκατομμυρίων για να εξοφλήσει παλαιότερα δάνεια, αλλά λίγους μήνες αργότερα δεν θα καταφέρει να πάρει ολόκληρο το δάνειο που είχε συνολογήσει, εξαιτίας του ότι η αξιοπιστία της

---

<sup>13</sup> Πρακτικά των Συνεδριάσεων της Βουλής Γ' Β' Συνεδρίαση ΚΒ', 5 Ιουνίου 1886, σελ 87-103

χώρας είχε κλονιστεί. Οι έμμεσοι φόροι εξακολουθούσαν να υφίστανται επιβαρύνοντας, όσους είχαν μικρότερα εισοδήματα (Τρίχα, 2016, σσ. 449-452).

Αξίζει να σημειωθεί πως στην μακροβιότερη κυβέρνηση του Μεσολογγίτη πολιτικού συνέβησαν πολλά σημαντικά εορταστικά γεγονότα, όπως ήταν η τελετή ορκωμοσίας του διαδόχου Κωνσταντίνου το 1886, τα πενήντα χρόνια από την ίδρυση του Πανεπιστημίου το 1887, τα 25 χρόνια βασιλείας του Γεωργίου και οι γάμοι του διαδόχου με την πριγκίπισσα Σοφία (Τρίχα, 2016, σσ. 453,455,458,459).

Τελικά ο Χαρίλαος θα χάσει τις εκλογές, που έγιναν στις 14 Οκτωβρίου 1890, αφού πρώτα είχε προηγηθεί η Κρητική εξέγερση το 1889 με αίτημα για ένωση με την Ελλάδα. Ο πρωθυπουργός δεν θα επέμβει και η εξέγερση θα κατασταλεί. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την λαϊκή δυσαρέσκεια λόγω των φόρων θα εκμεταλλευτεί ο Δηλιγιάννης και θα επανέλθει στην εξουσία. Μάλιστα η εφημερίδα *Εφημερίς* γράφει με έντονα γράμματα ‘ΠΑΝΩΛΕΘΡΙΑ!’ και στην δεύτερη στήλη ‘ΕΠΕΣΕΣ! Χαρίλαε Τρικούπη<sup>14</sup>. Έτσι λοιπόν τελειώνει με αυτόν τον τρόπο η πέμπτη κυβέρνηση του μεσολογγίτη πολιτικού και τον διαδέχεται ξανά ο Δηλιγιάννης.

## 2.7. Οι δύο τελευταίες κυβερνήσεις του

Η επόμενη πρωθυπουργία του Χαρίλαου θα έρθει 2 χρόνια αργότερα το 1892. Πριν από αυτό είχε προηγηθεί ένα περιστατικό με τον Δηλιγιάννη, ο οποίος θέλησε να πλήξει τον πολιτικό αντίπαλο του προσπαθώντας να τον στείλει στο Ειδικό δικαστήριο με κατηγορίες που αφορούσαν οικονομικές υποθέσεις. Τελικά ο Τρικούπης θα αθωωθεί με 95 ψήφους υπέρ έναντι 20 κατά (Τρίχα, 2016, σ. 504).

Μετά από την αθώωση του θα συμμετάσχει στις εκλογές του Μαΐου, τις οποίες θα κερδίσει και θα σχηματίσει έτσι την έκτη κυβέρνηση<sup>15</sup> του με διάρκεια 11 μηνών. Κύριο μέλημα αυτής της έκτης κυβέρνησης του είναι, πως θα βελτιωθούν τα οικονομικά του κράτους. Γι’ αυτό προχωρά και σε περικοπές στις κρατικές δαπάνες, στις στρατιωτικές δαπάνες και στα δημόσια έργα. Ο ίδιος μάλιστα θα επιβάλλει βαρύτατα δίδακτρα και εκπαιδευτικά τέλη στην εκπαίδευση (Τζόκας, 1999, σ. 175). Βέβαια παρά τις περικοπές θα υπογράψει δύο νέες σιδηροδρομικές συμβάσεις, και θα βελτιώσει τη στρατιωτική οργάνωση και εκπαίδευση (Τρίχα, 2016, σ. 511).

---

<sup>14</sup> *Εφημερίς* 15 Οκτωβρίου 1890

<sup>15</sup> 10 Ιουνίου 1892 έως 3 Μαΐου 1893



Το μεγαλύτερο όμως πρόβλημα του Τρικούπη προκειμένου να αντιμετωπίσει την πτώχευση, που ερχόταν είναι το γεγονός, πως δεν μπορούσε να συνάψει δάνειο με την Μεγάλη Βρετανία, λόγω του ότι ο βασιλιάς Γεώργιος αρνιόταν να το υπογράψει. Ο βασιλιάς δεν υπογράφει την σύμβαση για την επικύρωση του δανείου και η κυβέρνηση υποβάλει την παραίτηση της. Μάλιστα δημοσιεύονται στην εφημερίδα *Άστυ*, οι λόγοι της παραίτησης της κυβέρνησης και ο ειδικός απεσταλμένος Θεοτόκης γράφει «*Πάσα συζήτησις περιττή*»<sup>16</sup>. Ο Γεώργιος θα κάνει δεκτή την παραίτηση και θα ορκίσει καινούργιο πρωθυπουργό τον ανεξάρτητο Σωτήριο Σωτηρόπουλο μαζί με τον Ράλλη ως υπουργό εξωτερικών<sup>17</sup>.

Ο Σωτηρόπουλος όμως δεν θα μείνει για πολύ στην πρωθυπουργία της χώρας, καθώς η χώρα βρίσκεται σε ζοφερή κατάσταση και έχει ουσιαστικά χρεοκοπήσει. Για να σώσει την κατάσταση η κυβέρνηση Σωτηρόπουλου θα συνομολογήσει με τον τραπεζικό οίκο Χάμπρο «δάνειο κεφαλαιοποίησης» για την κεφαλαιοποίηση καθυστερημένων τόκων, ένα δάνειο που συνήφθη με επαχθείς όρους. Η εφημερίδα *Άστυ* γράφει «*ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ ΤΕΡΑΤΟΥΡΓΗΜΑ*» και «*ΔΟΛΙΑ ΧΡΕΩΚΟΠΙΑ*»<sup>18</sup>. Τελικά τον Οκτώβριο του 1893 εκλέγεται πρόεδρος της Βουλής ο υποψήφιος του Τρικούπη Βουδούρης με 102 ψήφους υπέρ έναντι 50 του Κρεστενίτη<sup>19</sup>.

Μετά από αυτό ο Σωτηρόπουλος θα παραιτηθεί και ο Τρικούπης θα σχηματίσει την έβδομη κυβέρνηση του<sup>20</sup>, η οποία έμελλε να είναι η τελευταία.

Ο ίδιος θα ακυρώσει το δάνειο κεφαλαιοποίησης που είχε συνάψει ο Σωτηρόπουλος, αλλά θα αναλάβει να ανακοινώνει το δυσάρεστο «*Δυστυχώς επτωχεύσαμεν*» (το οποίο βέβαια δεν ειπώθηκε στην Βουλή) δηλώνοντας, πως αδυνατεί να πληρώσει τις υποχρεώσεις του στα εξωτερικά δάνεια και πως τα εσωτερικά θα πληρώνονταν ακέραια, έτσι ώστε οι τράπεζες να μην χρεοκοπήσουν (Τρίχα, 2016, σ. 526). Η πτώχευση θα ψηφιστεί με τον νόμο «*περί προσωρινού κανονισμού της υπηρεσίας του δημόσιου χρέους*» στις 10 Δεκεμβρίου 1893 (Τζόκας, 1999, σ. 181).

Μετά την πτώχευση το αίτημα των δανειστών δεν ήταν άλλο πέρα από την επιβολή οικονομικού ελέγχου. Ο πρωθυπουργός Τρικούπης αρνιόταν οποιαδήποτε οικονομικό

---

<sup>16</sup> *Άστυ* 28-29 Απριλίου 1893

<sup>17</sup> *Άστυ* 3-4 Μαΐου 1893

<sup>18</sup> *Άστυ* 1 Ιουνίου 1893

<sup>19</sup> Πρακτικά των Συνεδριάσεων της Βουλής ΙΓ' Γ', Συνεδρίαση Α', 28 Οκτωβρίου 1893, σελ 7

<sup>20</sup> 30 Οκτωβρίου 1893 έως 12 Ιανουαρίου 1895

έλεγχο. Τελικά επέρχεται κάποια συμφωνία με τους δανειστές τον Ιούλιο του 1894, η οποία όμως δεν επικυρώνεται (Τζόκας, 1999, σσ. 181-182).

Το «τελειωτικό χτύπημα» για την τελευταία παράσταση του Τρικούπη ως πρωθυπουργού δίνει το συλλαλητήριο στο Πεδίον του Άρεως<sup>21</sup> στις 8 Ιανουαρίου 1895 με αφορμή την κατάργηση των «διαπυλίων τελών». Την επέμβαση του θα κάνει έφιππος ο διάδοχος Κωνσταντίνος επεμβαίνοντας στο έργο της αστυνομίας και συστήνοντας της να αφήσει τον κόσμο να διαδηλώσει. Ο Τρικούπης θα αντιδράσει ζητώντας εξηγήσεις, οι οποίες όμως δεν θα είναι πειστικές και θα υποβάλλει την παραίτηση του. Η εφημερίδα *Άστρ* έχει τίτλο «Η ΠΑΡΑΙΤΗΣΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ»<sup>22</sup> και ο Τρικούπης αποτελεί παρελθόν.

Μετά την υπηρεσιακή κυβέρνηση ο Χαρίλαος θα κάνει μια τελευταία προσπάθεια στις εκλογές, που θα διεξαχθούν στις 16 Απριλίου 1895. Θα αποτύχει παταγωδώς και τότε θα πει την περιβόητη φράση «Ανθ' ημών ο Γουλιμής». Η εφημερίδα *Εστία* κυκλοφορεί με τίτλο «Η ΑΠΟΧΩΡΗΣΙΣ ΤΟΥ Κ<sup>ΟΥ</sup> ΤΡΙΚΟΥΠΗ» και γράφει «*Το μεγαλύτερον πολιτικόν γεγονός της ημέρας είνε βεβαίως η περί πολιτικής αποστρατεύσεως του κ. Τρικούπη δήλωσις*»<sup>23</sup>. Ο Τρικούπης θα αποσυρθεί από την πολιτική σκηνή και θα πεθάνει ένα χρόνο αργότερα στις Κάννες.

## 2.8. Συμπεράσματα

Στο παρόν κεφάλαιο είδαμε τα σημαντικότερα γεγονότα των επτά κυβερνήσεων του Χαριλάου Τρικούπη. Όπως αναφέρθηκε ο Μεσολογγίτης πολιτικός, κατέβαλε κάθε δυνατή προσπάθεια για να καταστεί η Ελλάδα ένα σύγχρονο κράτος ασχολούμενος με όλους τους τομείς. Ο ίδιος κατάφερε μέσα από τα συνολικά έντεκα χρόνια κυβερνήσεων του να προσφέρει πολλά στην χώρα του δίνοντας έμφαση στον κρατικό εκσυγχρονισμό της, στο στρατό, στην δημόσια διοίκηση, στην οικονομία και φυσικά στα δημόσια έργα. Ίσως αν το επέτρεπαν οι συνθήκες να έκανε ακόμα περισσότερα.

---

<sup>21</sup> *Άστρ* 8 Ιανουαρίου 1895

<sup>22</sup> *Άστρ* 11 Ιανουαρίου 1895

<sup>23</sup> *Εστία* 19 Απριλίου 1895

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:**

### **ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ**

#### **3.1 Εισαγωγή**

Το οδικό δίκτυο του νεοσύστατου ελληνικού κράτους του 19ου αιώνα ήταν ελλιπέστατο. Η Ελλάδα έπασχε από την ύπαρξη εθνικών, επαρχιακών και δημοτικών οδών. Το δίκτυο των δρόμων κρινόταν μείζονος σημασίας όχι μόνο για τις ανθρώπινες, αλλά και για τις εμπορικές μεταφορές. Επιπλέον είχε βαρύνουσα σημασία για την ασφάλεια των ταξιδιωτών, εξαιτίας κυρίως της ληστείας, που βρισκόταν σε έξαρση. Ο Χαρίλαος Τρικούπης είναι αυτός, που αναλαμβάνει την ανόρθωση του οδικού δικτύου, που θεωρούνταν βασικός πυλώνας του για τον εκσυγχρονισμό των δημοσίων υποδομών. Το παρόν κεφάλαιο στοχεύει στην παρουσίαση του οδικού δικτύου που κατασκευάστηκε επί κυβερνήσεων του Χαριλάου Τρικούπη ιδιαίτερα μετά το 1882 και βελτίωσε την εικόνα των συγκοινωνιών της χώρας.

#### **3.2 Η κατάσταση πριν το 1882**

Στην Ελλάδα υπήρχαν μόνο 1.771 χιλιόμετρα αμαξιτών δρόμων (εθνικών, επαρχιακών και δημοτικών), από τα οποία τα 667 ήταν κατασκευασμένα στα Επτάνησα επί αγγλικής κατοχής (Τρίχα, 2001, σ. 56).

Στις ορεινές περιοχές οι επαρχιακοί και δημοτικοί δρόμοι ήταν ανύπαρκτοι, ενώ χείμαρροι και μικροί ποταμοί καθιστούσαν προβληματική κάθε μετακίνηση. Ως μεταφορικό μέσο χρησιμοποιούνταν κυρίως τα ζώα, αλλά σε ορισμένες περιοχές ούτε και εκείνα δεν είχαν την δυνατότητα να περάσουν. Επίσης οι ανθρώπινες και εμπορικές μεταφορές χρειάζονταν μέρες ολόκληρες, για να πραγματοποιηθούν, κάτι που είχε αντίκτυπο όχι μόνο στο εμπόριο, αλλά και την ασφάλεια λόγω της εξάπλωσης της ληστείας ιδιαίτερα σε Στερεά Ελλάδα, Θεσσαλία και Ήπειρο (Τρίχα, 2001, σ. 58&60). Πρέπει βέβαια να επισημανθεί πως και οι προκάτοχοι του Τρικούπη κατανοούσαν το πρόβλημα έλλειψης των δρόμων και πριν ο ίδιος αναλάβει το 1882

την εξουσία, είχαν ήδη δημοπρατηθεί και κατασκευάζονταν αρκετά έργα, τα οποία εκείνος επίσπευσε και δημοπράτησε πληθώρα νέων έργων.

### 3.3 Το οδικό δίκτυο μετά το 1882

Ο Μεσολογγίτης πολιτικός μόλις αναλαμβάνει την εξουσία, θα συνάψει στις 14 Μαρτίου 1882 δάνειο 20.000.000 δραχμών με την Εθνική Τράπεζα<sup>24</sup>. Θα αρχίσει λοιπόν η κατασκευή εθνικών οδών με επαρχιακές και δημοτικές διακλαδώσεις. Στο εγχείρημα του αρωγός θα είναι και η αποστολή των Γάλλων μηχανικών το «Σώμα Μηχανικών Γεφυριών και Οδοστρωμάτων», το οποίο έφθασε στην Ελλάδα το 1883 μετά από αίτηση του Τρικούπη<sup>25</sup>. Επίσης η ίδια αποστολή με επικεφαλής τους αρχιμηχανικούς Alfred Rondel, Abel Hector Gotteland και Edourd Quellenec, θα συμμετάσχει ενεργά στην κατασκευή 1700 χιλιομέτρων αμαξιτών οδών (Τρίχα, 2016, σ. 347). Προκειμένου να αποτυπωθεί η σπουδαιότητα και η σημασία ενός τόσο σημαντικού εγχειρήματος, χρηστικό είναι να επισημανθεί η προγενέστερη κατάσταση εθνικών, επαρχιακών και δημοτικών οδών κατά την περίοδο 1833-1882, προτού δηλαδή αρχίσει η υλοποίηση του μεγάλου αυτού έργου.

Οι παρακάτω πίνακες φανερώουν την εικόνα που επικρατούσε τόσο πριν, όσο και μετά την αποπεράτωση του έργου. Θα ακολουθήσει σχολιασμός.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1:ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΟΔΩΝ (1835-1892) ΣΕ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ<sup>26</sup>

ΕΤΗ	ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ
1835-1862	150
1863-1872	162
1873-1882	385

<sup>24</sup> *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, Νεώτερος Ελληνισμός της περιόδου 1881-1913*, τ. 14, σελ 51

<sup>25</sup> Σπύρος Π. Φασούλας, *Η εξέλιξη των χειρσαίων και θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα μετά το 1833*, Αθήνα, σελ 8

<sup>26</sup> Λύντια Τρίχα, *Ο Χαρίλαος Τρικούπης και τα δημόσια έργα*, Αθήνα, 2001, σελ 66

1883-1892(Επί Τρικούπη)	1.346
Σύνολο	2.043

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΘΝΙΚΩΝ, ΕΠΑΡΧΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΟΔΩΝ (1833-1892) ΣΕ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ<sup>27</sup>

ΕΤΗ	ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ
1833-1881 (Παλαιά Ελλάδα)	1.104
Επτάνησα (Επί Αγγλοκρατίας)	667
1882-1892 (Επί Τρικούπη)	2.600
Σύνολο	4.371

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3: ΔΡΟΜΟΙ ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΚΑΝ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗΘΗΚΑΝ ΕΠΙ ΤΡΙΚΟΥΠΗ (1882-1885) ΣΕ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ<sup>28</sup>

Ι Δρόμοι που παραδόθηκαν στην κυκλοφορία 1882-1885

Δρόμοι η κατασκευή των οποίων άρχισε πριν το 1882	470
Δρόμοι η κατασκευή των οποίων άρχισε το 1882-1883	140
Σύνολο	610

<sup>27</sup>Λύντια Τρίχα, *Ο Χαρίλαος Τρικούπης και τα δημόσια έργα*, Αθήνα 2001, σελ 66

<sup>28</sup>Λύντια Τρίχα, *Ο Χαρίλαος Τρικούπης και τα δημόσια έργα*, Αθήνα 2001, σελ 66

### II Δρόμοι υπό κατασκευή τον Απρίλιο του 1885

Δρόμοι που δημοπρατήθηκαν πριν από το 1882	72
Δρόμοι που δημοπρατήθηκαν επί Τρικούπη (1882-1885)	976
Σύνολο	1.048

### III Δρόμοι που μελετήθηκαν μέχρι το Απρίλιο του 1885

Δρόμοι που μελετήθηκαν και ήταν έτοιμοι προς δημοπράτηση	551
Δρόμοι που μελετήθηκαν και σχεδιάστηκαν	394
Δρόμοι στο στάδιο μελέτης	1.340
Σύνολο	2.285

#### Σχολιασμός πινάκων

Μέσω του πίνακα 3.1 παρατηρείται πως ο Τρικούπης μέσα σε δέκα χρόνια κατάφερε να κατασκευάσει εθνικές οδούς φτάνοντας συνολικά στα 2.043 χιλιόμετρα. Τριπλασίασε δηλαδή τις εθνικές οδούς της χώρας.

Μέσω του πίνακα 3.2 προκύπτει το συμπέρασμα, πως ενώ η Παλαιά Ελλάδα και τα Επτάνησα που προσαρτήθηκαν σε αυτήν διέθεταν σύνολο 1.771, ο Χαρίλαος

Τρικούπης κατασκεύασε ακόμα 2.600 χιλιόμετρα οδικών επαρχιακών και δημοτικών οδών. Τριπλασιάστηκαν δηλαδή οι οδικές αρτηρίες της Ελλάδας.

Ο πίνακας 3.3 μαρτυρά πως ο Μεσολογγίτης πολιτικός ήταν πρώτος με διαφορά στην παράδοση των δρόμων καθώς στην πρώτη θητεία του είχαν παραδοθεί 610 χιλιόμετρα δρόμων και ήταν υπό κατασκευή ακόμα 1.048 χιλιόμετρα, ενώ μελετήθηκαν και 2.285 χιλιόμετρα.

Αξίζει επίσης να αναφερθεί πως μετά το τέλος των δύο μεγάλων του κυβερνήσεων και φτάνοντας στο έτος 1893 βρίσκονταν υπό κατασκευή ακόμα 600 χιλιόμετρα οδικού δικτύου.

Όπως ήταν φυσικό οι κρατικές δαπάνες για την κατασκευή του οδικού δικτύου αυξήθηκαν και αναφέρεται ενδεικτικά πως μόνο την τριετία 1882-1884 δαπανήθηκε το ποσό των 16,5 εκατομμύρια δραχμών, από το οποίο 12,5 δόθηκαν για να κατασκευαστούν νέοι δρόμοι και 4 για να συντηρηθούν και να κατασκευαστούν παλαιοί (Τρίχα, 2016, σ. 66).

Επιπλέον σύμφωνα με την δημοσίευση του περιοδικού *Δελτίον της Εστίας* δαπανήθηκαν για την περίοδο 1882-1890 33.000.000 δραχμές για την κατασκευή του οδικού δικτύου, ποσό διόλου ευκαταφρόνητο, την στιγμή που από την ίδρυση του ελληνικού βασιλείου μέχρι την εποχή που ανέλαβε ο Τρικούπης το αντίστοιχο ποσό που δαπανήθηκε ήταν μόλις 16.550.000 δραχμές<sup>29</sup>.

Τα έξοδα που απαιτούνταν για την κατασκευή και την συντήρηση των δρόμων πληρώνονταν από το ταμείο οδοποιίας και το δάνειο των 20.000.000 που είχε συνάψει ο Τρικούπης<sup>30</sup>.

Τα έσοδα πήγαζαν από την παρακράτηση ποσοστού των τελωνειακών εσόδων και των διοδίων από τις εθνικές και επαρχιακές οδούς.

Αξιοσημείωτες είναι όμως και οι θέσεις του Τρικούπη αναφορικά με το ζήτημα της πληρωμής των διοδίων. Όπως υποστήριζε μια άρτια οργανωμένη οδοποιία θα επέφερε και την κατάργηση του τέλους των διοδίων, καθώς αυτά θα μπορούσαν να υφίστανται μόνο με την επέκταση του οδικού δικτύου και σε μικρά τμήματα του κράτους, οπότε θα όφειλαν να αποδίδουν και το ανάλογο αντίτιμο. Ωστόσο εφόσον το οδικό δίκτυο επεκτεινόταν σ' όλη την ελληνική επικράτεια, προκρινόταν η

---

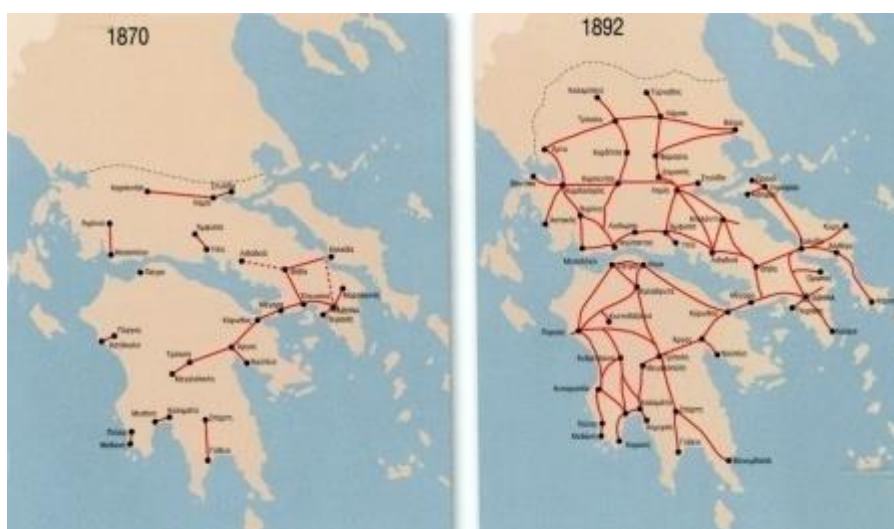
<sup>29</sup>Δελτίον της Εστίας 23 Σεπτεμβρίου 1890

<sup>30</sup>Δελτίον της Εστίας 23 Σεπτεμβρίου 1890

αντικατάσταση του τέλους των διοδίων με άλλο αντίστοιχο εισπρακτικό μέσο-φόρο, επειδή το υπάρχον αποτελούσε κώλυμα στις συγκοινωνίες και ήταν πολυέξοδο. Τελικά αν και το οδικό δίκτυο επεκτάθηκε, διόδια τέθηκαν σε λειτουργία σταδιακά και σε άλλες περιοχές, εκτός από τις υπάρχουσες, μέχρι τη τελική μεταγενέστερη αντικατάστασή τους (Τρίχα, 2001, σσ. 70,72).

### 3.4 Συμπεράσματα

Στο παρόν κεφάλαιο είδαμε με αριθμούς την εξέλιξη της οδοποιίας από σύστασης του Ελληνικού κράτους. Μέσα από τους πίνακες προκύπτει το συμπέρασμα πως ο Μεσολογγίτης πολιτικός κατάφερε μέσα σε δέκα χρόνια να τριπλασιάσει το οδικό δίκτυο της χώρας μειώνοντας τις σχετικές αποστάσεις μεταξύ των πόλεων. Για το σκοπό της κατανόησης ακόμα ενός τεράστιου έργου του Τρικούπη παραδίδεται η παρακάτω εικόνα, που απεικονίζει καταφανέστατα το οδικό δίκτυο της χώρας το 1870 και το 1892 μετά το τέλος των δύο χρονικά μεγάλων κυβερνήσεων του Τρικούπη.



Πηγή: Λύντια Τρίχα, *Ο Χαρίλαος Τρικούπης και τα δημόσια έργα*, Αθήνα 2001, σελ 71

Το οδικό δίκτυο δείχνει μια Ελλάδα, η οποία διασχίζεται προς κάθε κατεύθυνση από δρόμους και οι συνθήκες επικοινωνίας είναι σωστές. Μπορεί να θεωρηθεί λοιπόν αναμφισβήτητα πως η ελληνική πραγματικότητα εκείνης της εποχής διαθέτει πλέον ένα κανονικό οδικό δίκτυο και όχι απλά ένα δρόμο.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:**

### **ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ**

#### **4.1. Εισαγωγή**

Ο Τρικούπης θεωρούσε, πως οι χερσαίες συγκοινωνίες έπρεπε να συμπληρώνονται όχι μόνο από ένα κανονικό οδικό δίκτυο, αλλά και από ένα σιδηροδρομικό. Το μεγαλύτερο όραμα του Μεσολογγίτη πολιτικού, που θα αποτελέσει κύριο μέλημα όλων των κυβερνήσεων του, είναι η Ελλάδα να αποκτήσει ένα ολοκληρωμένο δίκτυο σιδηροδρόμων. Σκοπός του παρόντος κεφαλαίου είναι να παρουσιαστεί το σιδηροδρομικό δίκτυο, που κατασκευάστηκε επί πρωθυπουργίας Χαριλάου Τρικούπη.

#### **4.2. Οι σιδηρόδρομοι πριν τον Τρικούπη**

Είναι γεγονός, πως το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας πριν το 1882 ήταν σχεδόν ανύπαρκτο. Οι πρώτες συζητήσεις για την κατασκευή σιδηρόδρομου έγιναν το 1835 από επιχειρηματίες αλλοδαπούς και ημεδαπούς για την γραμμή Αθήνα-Πειραιά. Κατασκευάζεται λοιπόν γραμμή 8,5 χιλιομέτρων, η οποία θα ολοκληρωθεί είκοσι χρόνια αργότερα και θα παραδοθεί στην κυκλοφορία το 1869. Είναι όμως η μοναδική σιδηροδρομική γραμμή έως το 1882. Από τότε έγιναν αρκετές προτάσεις Ελλήνων και ξένων κεφαλαιούχων, οι οποίες δεν ευδοκίμησαν (Τρίχα, 2016, σ. 339). Σύμφωνα με την Τρίχα η αύξηση της παραγωγή της σταφίδας γέννησε την ανάγκη για την δημιουργία ενός συγκοινωνιακού δικτύου για την γρήγορη μεταφορά της. Η ανάγκη αυτή ενισχύθηκε και από την προσάρτηση της Θεσσαλίας, προκειμένου να πραγματοποιείται η διαμετακόμιση της μεγάλης σιτοπαραγωγής. Θεωρήθηκε επιπλέον, πως η ύπαρξη ενός σωστού δικτύου συγκοινωνιών θα είχε θετική επίδραση στην εκβιομηχάνιση της χώρας και στον οικονομικό μετασχηματισμό της (Τρίχα, 2001, σσ. 80-82) Επόμενη, χρονικά, ουσιαστική προσπάθεια ήταν εκείνη του πρωθυπουργού Κουμουνδούρου, ο οποίος το 1881 υπέγραψε τρεις συμβάσεις για την κατασκευή ακτινωτού δικτύου από την Αθήνα προς τις κυριότερες εξόδους της χώρας. Συγκεκριμένα πρόκειται για τις γραμμές Πειραιά-Λάρισας, Πειραιά-Πάτρας

και Λάρισας Βόλου. Οι συμβάσεις θα έπρεπε να επικυρωθούν από την Βουλή για τεθούν σε ισχύ (Τρίχα, 2001, σ. 82). Οι γραμμές θα είχαν πλάτος 1,43 μέτρα σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές με σκοπό να επιτευχθούν μεγαλύτερες ταχύτητες. Σύμφωνα με τον ίδιο ένα τέτοιο έργο θα αποτελούσε πόλο έλξης του διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου και ταχυδρομείου ευνοώντας την ανάπτυξη των λιμανιών Πάτρας και Πειραιά (Τρίχα, 2016, σσ. 339-340). Πίστευε πως η Ελλάδα λόγω της γεωγραφικής της θέσης, ήταν ο συνδετικός κρίκος μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Με αυτό τον τρόπο το εμπόριο της Ανατολής θα μεταφερόταν ατμοπλοϊκώς στον Πειραιά, από εκεί μέσω των σιδηροδρόμων στην Πάτρα, που ήταν πλησιέστερο λιμάνι προς την Ευρώπη και ο τελικός προορισμός ατμοπλοϊκά θα ήταν η Ιταλία ή τις Δαλματικές ακτές. Η άποψη αυτή έτυχε επιδοκμασίας των βουλευτών της Πάτρας καθώς και βουλευτών επαρχιών της δυτικής Ελλάδας (Τρίχα, 2001, σ. 88). Οι συμβάσεις όμως δεν θα επικυρωθούν στην Βουλή, διότι ο Τρικούπης θα διαδεχθεί τον Κουμουνδούρο στην πρωθυπουργία και θα διαπραγματευθεί τους όρους των συμβάσεων έχοντας βέβαια διαφορετική γνώμη.

### **4.3. Το σιδηροδρομικό δίκτυο επί Χαριλάου Τρικούπη**

Το έτος 1882 είναι, όπως αναφέρει ο Παπαγιαννάκης το «έτος μηδέν» για την ελληνική σιδηροδρομική εποχή και συμπίπτει φυσικά με την πρώτη ουσιαστική πρωθυπουργία του Τρικούπη (Παπαγιαννάκης, 1990, σ. 73).

Ο ίδιος ήταν αντίθετος προς τις απόψεις του Κουμουνδούρου. Σχέδιο του ήταν η κατασκευή ενός σιδηροδρομικού δικτύου με μία μόνο βόρεια έξοδο διεθνών προδιαγραφών, το οποίο θα ήταν προσαρμοσμένο στην ελληνική πραγματικότητα. Προτιμούσε ένα δίκτυο που να καλύπτει ολόκληρη την χώρα και θα κατασκευαζόταν σε σύντομο χρονικό διάστημα, ώστε η οικονομική του απόδοση να είναι άμεση. Επίσης τασσόταν υπέρ της κατασκευής στενών σιδηροδρομικών γραμμών πλάτους 1 μέτρου, έτσι ώστε να είναι λιγότερο δαπανηροί (Τρίχα, 2001, σ. 88).

Αυτή ήταν και η κύρια διαμάχη μεταξύ κυβέρνησης και αντιπολίτευσης. Ο Κουμουνδούρος από την μία ήταν φιλικά προσκείμενος προς ένα διεθνές και ακτινωτό δίκτυο, που θα ήταν βέβαια περισσότερο κοστοβόρο. Ο Τρικούπης από την άλλη ήταν περισσότερο ρεαλιστής και ήθελε ένα δίκτυο που να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της εσωτερικής αγοράς και θα ήταν λιγότερο δαπανηρό με άμεση απόδοση. Μοναδική εξαίρεση θα αποτελούσε η γραμμή Αθηνών-Λαρίσης, η οποία θα

κατασκευαζόταν με πλατιές γραμμές, έτσι ώστε στο μέλλον να μπορούσε να ενωθεί μέσω Θεσσαλονίκης με τα ευρωπαϊκά δίκτυα (Τρίχα, 2001, σ. 90). Θα επικρατήσει τελικά η τρικουπική άποψη, αλλά η προσδοκία του Μεσολογγίτη πολιτικού για γρηγορότερη κατασκευή του δικτύου και οικονομική απόδοση θα διαψευσθεί (Τσοκόπουλος Β. , 1999, σ. 44). Όπως ανέφερε στην Βουλή, προσδοκούσε να έχει κατασκευάσει όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο σε 4-5 χρόνια και πως η Ελλάδα δεν μπορούσε να περιμένει περισσότερο (Τρίχα, 2001, σ. 88). Σύμφωνα όμως με τον Παπαγιαννάκη η ολοκλήρωση του εμβληματικού αυτού έργου θα απαιτήσει 4 έως 5 φορές περισσότερο χρόνο. Έτσι λοιπόν παρόλο που στην πρώτη μεγάλη πενταετία κυριαρχίας του (1882-1887) θα κατασκευαστούν 543 χιλιόμετρα σιδηροδρομικού δικτύου, η συνέχεια δεν θα είναι ανάλογη. Στην δεύτερη μεγάλη του θητεία με εξαιρετική δυσκολία θα προστεθούν ακόμα 374 χιλιόμετρα σιδηροδρομικού δικτύου, ενώ κατά την διάρκεια της πενταετίας, που αρχίζει η πτώχευση του ελληνικού κράτους (1892-1897) μόνο 50 χιλιόμετρα θα παραδοθούν στην κυκλοφορία και αυτά τα δύο τελευταία χρόνια. Από το 1897 όταν και θα έχει πεθάνει ο Μεσολογγίτης πολιτικός, θα παραδοθούν στην κυκλοφορία ακόμα 620 χιλιόμετρα (Παπαγιαννάκης, 1990, σ. 94).

Στον πίνακα που ακολουθεί αποτυπώνεται η διαχρονική εξέλιξη του σιδηροδρομικού δικτύου.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1: ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ<sup>31</sup>**

Έτη	Γραμμές
1869	Πειραιάς-Αθήνα
1882-1887	α)Αθήνα-Ηράκλειο-Λαύριο, Ηράκλειο-Κηφισιά β)Αθήνα-Κόρινθος-Πάτρα Κόρινθος Άργος-Ναύπλιο και Άργος-Μύλοι γ)Πύργος-Κατάκωλο δ)Βόλος-Βελεστίνο-Λάρισα και

<sup>31</sup> Λύντια Τρίχα, *Ο Χαρίλαος Τρικούπης και τα δημόσια έργα*, 2001, Αθήνα, σελ 86

	Βελεστίνο-Φάρσαλα-Καρδίτσα-Τρίκαλα-Καλαμπάκα
1887-1892	α)Μύλοι-Τρίπολη, Καλαμάτα-Διαβολίτσι β)Πάτρα Καβάσιλα-Πύργος-Ολυμπία, Καβάσιλα-Βορθολομιό-Λιμάνι Κυλλήνης, Βορθολομιό-Λουτρά Κυλλήνης γ)Αγρίνιο-Μεσολόγγι-Κρυονέρι
1892-1897	α)Διακοφτό-Καλάβρυτα β) Βόλος-Λεχώνια
1897-1902	α)Λεχώνια-Μηλιές β) Τρίπολη-Διαβολίτσι γ)Πύργος-Καλόνερο-Κυπαρισσία και Καλόνερο-Μελιγαλάς
1902-1909	Πειραιάς-Αθήνα-Λαμία-Λάρισα-Σύνορα με διακλαδώσεις για Χαλκίδα και Στυλίδα

#### 4.4. Οι σιδηροδρομικές γραμμές

##### Το δίκτυο της Πελοποννήσου

Τι σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου θα είχε γραμμές πλάτους 1 μέτρο με επιχορήγηση από το κράτος 20.000 δραχμών ανά χιλιόμετρο. Η σύμβαση είχε υπογραφεί με την Γενική Πιστωτική Τράπεζα και η εκμετάλλευση θα ήταν 99 χρόνια με δικαίωμα εξαγοράς μετά από 15 χρόνια. Η κατασκευή αφορούσε την κατασκευή της γραμμής Πειραιώς-Πατρών με τις διακλαδώσεις Κορίνθου-Άργους-Ναυπλίου και Άργους-Μύλων, καθώς και της γραμμής Πατρών Πύργου. Το 1902 ολοκληρώνεται η κατασκευή του δικτύου και λειτουργούν 763 χιλιόμετρα. Τα 461 χιλιόμετρα είναι ιδιωτικές γραμμές και 302 χιλιόμετρα κρατικές συνθέτοντας έτσι ολόκληρο το Πελοποννησιακό δίκτυο (Παπαγιαννάκης, 1990, σσ. 97-114).

### Το δίκτυο της Θεσσαλίας

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Θεσσαλίας θα υπογραφθεί με τους ίδιους όρους με εκείνους των σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου. Η σύμβαση υπογράφεται μεταξύ του Τρικούπη και του Θ.Μαυρογορδάτου. Η παραχώρηση γίνεται στο τραπεζικό οίκο Κωνσταντινουπόλεως «Fils A.Mavrogodato». Προβλέπεται η κατασκευή γραμμών Βόλου-Βελεστίνου-Λάρισα (60χλμ.) και Βελεστίνου Φαρσάλων-Καρδίτσας-Τρικάλων-Καλαμπάκας (142χλμ). Σε αυτά θα προστεθούν 28 ακόμα χιλιόμετρα με την γραμμή Βόλου-Λεχονίων (13 χλμ) με προέκταση έως τις Μηλιές (15 χλμ). Το 1903 ολοκληρώνεται οριστικά το Θεσσαλικό δίκτυο μήκους 230 χιλιομέτρων (Παπαγιαννάκης, 1990, σσ. 115-118).

### Το δίκτυο της Αττικής

Η τρίτη σύμβαση του 1882 αφορά την γραμμή Αθηνών-Λαυρίου με διακλάδωση Ηράκλειο-Κηφισιά με συνολικό μήκος 76 χλμ. Όπως και στις προηγούμενες δύο συμβάσεις η διάρκεια εκμετάλλευσης ορίζεται σε 99 χρόνια με εξαγορά στην πρώτη δεκαπενταετία. Η μόνη διαφορά είναι πως δεν παρέχεται κρατική επιχορήγηση. Την κατασκευή ανέλαβαν τα Μεταλλουργεία Λαυρίου, εξαιτίας 6.000.000 δραχμών τα οποία χρωστούσαν στο δημόσιο. Το έργο θα ολοκληρωθεί το 1885 (Παπαγιαννάκης, 1990, σ. 119).

### Το δίκτυο της Βορειοδυτικής Ελλάδας

Η σύμβαση για την γραμμή αυτή υπογράφεται το 1887 με τον Βέλγο πρόξενο L.Rossels. Πρόκειται για την γραμμή Μεσολογγίου-Αιτωλικού-Αγρινίου. Λίγο πριν παραδοθεί στην κυκλοφορία το έργο ο Τρικούπης θα ζητήσει την επέκταση της γραμμής μέχρι το Κρυονέρι. Η Βελγική εταιρεία όμως δεν δέχθηκε να αναλάβει τους όρους και το έργο ανατέθηκε στην εταιρεία Σιδηροδρόμου της Βορειοδυτικής Ελλάδας. Τελικά η γραμμή Μεσολόγγι-Κρυονέρι παραδίδεται το 1891. Ακολουθούν επίσης το 1896 η διακλάδωση Καλύβια-Αχελώος (2χλμ.) και το 1910 άλλες δύο διακλαδώσεις (11χλμ.) μιας προς το κέντρο του Μεσολογγίου και μιας από το Αιτωλικό προς τις κωμοπόλεις Νεοχώριο και Κατοχή (Παπαγιαννάκης, 1990, σσ. 123-126).

#### Το δίκτυο Αθηνών-Λάρισας-Συνόρων

Ο Χαρίλαος Τρικούπης επιθυμούσε την κατασκευή Αθηνών-Λάρισας. Ωστόσο επί κυβερνήσεώς του δεν επιτεύχθηκε κάτι σπουδαίο, όσον αφορά την κατασκευή αυτής της γραμμής. Το 1889 υπέγραψε σύμβαση με αγγλικό όμιλο κεφαλαιούχων. Η εταιρεία θα κατασκευάσει μόνο ένα μικρό μέρος της γραμμής, αλλά δεν θα σημειώσει καμία άλλη επιτυχία. Το 1893 δεν διαθέτει τα κεφάλαια για να συνεχίσει τα έργα και το 1894 κηρύσσεται έκπτωτη. Επίσης η πτώχευση του ελληνικού κράτους το 1893 συνέβαλε στην οριστική ματαίωση της γραμμής. Αξίζει να σημειωθεί, πως η σημασία αυτής της γραμμής επισημάνθηκε μετά τον ελληνοτουρκικό πόλεμο του 1897. Η γραμμή ολοκληρώνεται το 1909 και παραδίδονται στην κυκλοφορία 441χιλιόμετρα ως το Παπούλι, όπου και βρίσκονταν τα σύνορα του ελληνικού κράτους. Η σημαντική αυτή σιδηροδρομική αρτηρία τέθηκε σε λειτουργία το 1912 και η σύνδεση της με το ευρωπαϊκό δίκτυο πραγματοποιείται μετά τους Βαλκανικούς Πολέμους (Παπαγιαννάκης, 1990, σσ. 126-132).

#### Το δίκτυο Αθηνών-Πειραιώς

Το δίκτυο Αθηνών-Πειραιώς είχε παραδοθεί στην κυκλοφορία το 1869 φθάνοντας μέχρι το Θησείο. Το 1889 ο Τρικούπης θα αναθέσει στον Στέφανο Ψύχα να κατασκευάσει το τμήμα Θησείο-Μοναστηράκι-Ομόνοια. Η διάρκεια εκμετάλλευσης ορίζεται σε 99 χρόνια και ιδρύεται η εταιρεία της Προεκτάσεως του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου. Η προέκταση ολοκληρώνεται το 1892, αλλά παραδίδεται στην κυκλοφορία το 1895 μετά από μια δικαστική διαμάχη με την παλιά εταιρεία απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου (Παπαγιαννάκης, 1990, σ. 133).

### **4.5. Συμπεράσματα**

Το δίκτυο των σιδηροδρόμων πραγματικά αναμόρφωσε την Ελλάδα και ήταν το επιφανέστερο έργο, που κληροδότησε ο Τρικούπης στις μεταγενέστερες γενεές. Όπως αναφέρει χαρακτηριστικά η Τρίχα ευνοήθηκε η ενοποίηση της αγοράς και φυσικά η ασφαλέστερη διακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων. Επιπλέον το κόστος της μεταφοράς μειώθηκε σημαντικά (Τρίχα, 2016, σ. 443). Παρόλα αυτά σύμφωνα με τον Παπαγιαννάκη, ενώ ο όγκος των εμπορευμάτων αυξανόταν έστω και ελαφρά ο όγκος των επιβατών παρέμενε σταθερός (Παπαγιαννάκης, 1990, σ. 205). Τελικά ο Μεσολογγίτης πολιτικός δεν κατάφερε, να δει το όραμα του, έτσι όπως ο ίδιος το

ήθελε να παίρνει σάρκα και οστά. Η Ελλάδα μετά το 1882 περνά από ένα κυκεώνα δυσμενών εξελίξεων, όπως ήταν οι πολυδάπανες στρατιωτικές κινητοποιήσεις, ο ναυτικός αποκλεισμός, η αδυναμία εξεύρεσης αλλά και αποπληρωμής δανείων, η σταφιδική κρίση και τέλος η πτώχευση του 1893. Απόρροια όλων αυτών τα σχέδια για την ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού δικτύου ήταν να εγκαταλειφθούν. Ο Τρικούπης πέθανε το 1896 και το όραμα του ολοκληρώθηκε στις αρχές του 20ου αιώνα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:

### Η ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΚΑΙ ΤΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

#### 5.1. Εισαγωγή

Ένα από τα μεγαλύτερα έργα της σύγχρονης Ελλάδας το οποίο υλοποιήθηκε επί πρωθυπουργίας του Χαριλάου Τρικούπη ήταν η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου. Εκτός από αυτό στις δύο μακροχρόνιες πρωθυπουργίες του θα εκτελεστούν σημαντικά λιμενικά έργα. Σκοπός του παρόντος κεφαλαίου είναι να παρουσιαστεί το έργο της διάνοιξης του Ισθμού της Κορίνθου έως την ολοκλήρωση του το 1893, καθώς επίσης και να γίνει μια συνοπτική αναφορά στα σημαντικότερα λιμενικά έργα, που έγιναν επί κυβερνήσεων του Μεσολογγίτη πολιτικού.

#### 5.2. Ισθμός της Κορίνθου: Φιλοδοξία από αρχαιοτάτων χρόνων

Όπως αναφέρει ο Τσοκόπουλος, η διάνοιξη της Κορίνθου αποτελούσε αρχαίο όνειρο. Ο πρώτος που συνέλαβε την ιδέα ήταν ο τύραννος της Κορίνθου τον 7ο αιώνα π.Χ και εκπονήθηκαν κατά σειρά σχέδια από τον Δημήτριο τον Πολιορκητή, τον Ιούλιο Καίσαρα, τον Καλιγούλα, τον Νέρωνα, τους Ενετούς τον 17ο αιώνα και φτάνοντας στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος τον Ιωάννη Καποδίστρια (Τσοκόπουλος Β. , 1999, σ. 69) .

Φτάνοντας στο 1869 η κυβέρνηση Ζαΐμη αποφασίζει την τομή του Ισθμού και ψηφίζει νόμο για την διόρυξη του. Με το δικαίωμα αυτό δίνεται το προνόμιο να αναλάβει το έργο κατασκευής και εκμετάλλευσης της Διώρυγας ιδιώτης ή εταιρεία<sup>32</sup>. Μετά την αποτυχημένη ανάθεση του έργου στους Γάλλους εργολάβους E.Piat και M.Chollet, η κυβέρνηση Κουμουνδούρου θα το αναθέσει στον στρατηγό Istvan Türr. Το ελληνικό κράτος έτσι παραχωρεί το δικαίωμα διόρυξης και εκμετάλλευσης του Ισθμού για 99 χρόνια, αποδίδοντας συγχρόνως δωρεάν το αναγκαίο έδαφος. Τα έργα υπολογίζονταν για διάρκεια 6 ετών , κάτι βέβαια που δεν επιτεύχθηκε. Ο

---

<sup>32</sup> Σαν σήμερα, *Η ιστορία της διώρυγας της Κορίνθου*



Κουμουνδούρος όμως θα χάσει τις εκλογές και θα αναλάβει ο Τρικούπης το τεράστιο αυτό έργο (Τρίχα, 2001, σ. 116).

### 5.3. Η διάνοιξη της Διώρυγας επί Χαριλάου Τρικούπη

Ο Μεσολογγίτης πολιτικός αναλαμβάνοντας την εξουσία είναι ο πλέον κατάλληλος, για να αρχίσει το μεγαλεπήβολο αυτό έργο. Έτσι λοιπόν θα υπογραφεί σύμβαση, στην οποία θα αλλάξουν κάποιοι τεχνικοί όροι βάσει των οποίων η διώρυγα θα έχει 8 μέτρα βάθος και 22 μέτρα πλάτος στην βάση της. Με την υπογραφή της σύμβασης ο στρατηγός Türr θα ιδρύσει στο Παρίσι ανώνυμη εταιρεία με τίτλο «*Societe Internationale du Canal Maritime de Corinthe*». Σε αυτήν θα μεταβιβάσει τα δικαιώματα του από το προνόμιο της παραχώρησης. Το αρχικό κεφάλαιο που διέθετε η εταιρεία ήταν 30.000.000 φράγκα, ποσό το οποίο καλύφθηκε από την γαλλική χρηματαγορά<sup>33</sup>. Φυσικά οι εγγραφές μετόχων δεν γίνονταν μόνο στην Γαλλία, αλλά και στην Ιταλία, στην Κωνσταντινούπολη, στη Σμύρνη, στη Ρουμανία και βέβαια στην Ελλάδα (Τσοκόπουλος Β. , 1999, σ. 70).

Η εταιρεία θα αναθέσει την εκτέλεση του έργου στην τεχνική εταιρεία «*Societe des Constructions et des Maritimes*» (Τρίχα, 2001, σ. 120). Μελετητές του έργου ήταν ο Ούγγρος Β.Gerfer αρχιμηχανικός της διώρυγας Φραγκίσκου στην Ουγγαρία και ο έλεγχος θα πραγματοποιούνταν από τον V.Daujats, ο οποίος ήταν ο αρχιμηχανικός της διώρυγας του Σουέζ<sup>34</sup>.

Τα εγκαίνια των εργασιών της τομής του Ισθμού τελέστηκαν τον Απρίλιο του 1882 και όπως αναφέρει η εφημερίδα *Ωρα*, έγιναν με παρουσία κόσμου, της βασιλικής οικογένειας, υπουργών και ναυάρχων<sup>35</sup>. Μετά από τρεις μελέτες χαράξεων που διεξήχθησαν αποφασίστηκε ως σωστότερη και οικονομικότερη αυτή του Νέριωνα με μήκος 6.300 μέτρων<sup>36</sup>.

Προκειμένου να αποπερατωθεί η διάνοιξη της διώρυγας χρησιμοποιήθηκαν δύο βυθοκόροι, οι οποίες ήταν κατάλληλα σχεδιασμένες για την αύξηση του βάθους στα στόμια της διώρυγας προς το κέντρο της, καθώς επίσης δύο εκσκαφικές μηχανές,

---

<sup>33</sup> Πρώτο θέμα, *Η Διώρυγα της Κορίνθου 124 χρόνια λειτουργίας*, Μιχάλης Στούκας,, 2017

<sup>34</sup> CNN Greece, *Ο Ισθμός της Κορίνθου όπως δεν τον έχεις ξαναδεί*, 2016

<sup>35</sup> *Ωρα* 23.4.1882

<sup>36</sup> Webkorinthos, *Η Ιστορία της διόρυξης του Ισθμού της Κορίνθου [Εικόνες-Βίντεο]*, Μαίρη Νικολοπούλου, 2018

όπως και τρεις ατμομηχανές που έσερναν 100 μαούνες η καθεμία (Τσοκόπουλος Β. , 1999, p. 70). Επίσης αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, πως για να πραγματοποιηθεί το έργο σε σύντομο χρονικό διάστημα εργάστηκαν χιλιάδες εργάτες, οι οποίοι δεν ήταν μόνο Έλληνες, αλλά και Ιταλοί, Αρμένιοι και Μαυροβούνιοι. Με την έναρξη των εργασιών, το εργατικό δυναμικό ήταν 400 άνδρες. Το 1883 υπολογίζεται σε 1.800 άτομα και το 1893, όταν και θα ολοκληρωθεί το έργο, οι εργάτες θα είναι περίπου 2.700 (Τρίχα, 2016, σ. 349). Το πρώτο έτος των εργασιών εξορύχτηκαν 250.000 κυβικά μέτρα, ενώ μέχρι το 1887 περίπου 9.100.000 κυβικά μέτρα (Τσοκόπουλος Β. , 1999, σ. 71).

Η γαλλική εταιρεία υπολόγιζε, πως τα έργα θα είχαν τελειώσει μέχρι το 1889 και το 1891 θα αποδιδόταν η διώρυγα σε δημόσια χρήση, αλλά κάποια τεχνικά προβλήματα σε συνδυασμό με τα πολυδάπανα μηχανήματα που χρησιμοποιούνταν, στάθηκε η αφορμή για να διακοπούν οι εργασίες. Μέχρι το 1889 η δαπάνη για το έργο είχε ήδη φθάσει τα 42 εκατομμύρια φράγκα ενώ, το 1888 που είχε ζητηθεί η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου καλύφθηκε μόνο κατά το ένα τρίτο (Τσοκόπουλος Β. , 1999, σ. 70). Η αδυναμία ανεύρεσης κεφαλαίων θα οδηγήσει σε οριστική διάλυση της γαλλικής εταιρείας. Η διώρυγα δεν παραδόθηκε εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας και τα έργα σταμάτησαν (Τρίχα, 2001, σ. 120).

Λύση στο πρόβλημα θα δώσει η ελληνική πλέον εταιρεία με το όνομα «*Ελληνική Εταιρεία της Διώρυγος της Κορίνθου*», η οποία θα αναλάβει το έργο 1890 με κεφάλαιο 5.000.000 φράγκων. Με την επέμβαση του κεφαλαιούχου Ανδρέα Συγγρού, ο οποίος ήταν βουλευτής και προσωπικός φίλος του Τρικούπη θα μεταβιβαστούν τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του έργου στην ελληνική εταιρεία. Με την σειρά της η τελευταία θα αναθέσει στον εργολάβο Α. Μάτσα να ολοκληρώσει το έργο της διάνοιξης. Ο ίδιος θα λάβει 4.000 μετοχές από τις 10.000 ως αμοιβή ενός μέρους της εργολαβίας, ενώ οι υπόλοιπες θα μοιραστούν μεταξύ των υπολοίπων ιδρυτών, δηλαδή των ελληνικών τραπεζών. Τα έργα θα συνεχιστούν έως το 1893, όταν και θα τελειώσει το έργο. Θα εκχωματωθούν ακόμα 2.800.000 κυβικά μέτρα και θα φτάσουν συνολικά από την αρχή του έργου τα 12.000.000 κυβικά μέτρα<sup>37</sup>, με το εργατικό δυναμικό να είναι 1.400 έως 2.500 άτομα (Τσοκόπουλος Β. , 1999, σσ. 70,71).

---

<sup>37</sup> Greekscapes, *Η διώρυγα της Κορίνθου*

Τα εγκαίνια του έργου θα γίνουν στις 25 Ιουλίου του 1893 και η εφημερίδα *Εφημερίς* γράφει «*Η 25 Ιουλίου 1893 θα παραμείνη εις την ιστορίαν ως μέρα πανηγυρική*»<sup>38</sup>. Η τελετή θα γίνει παρουσία υπουργών, κόσμου και βασιλικής οικογένειας. Επίσης θα γίνει διέλευση πλοίων από την καινούργια πλέον διώρυγα και η βασίλισσα Όλγα θα κόψει με χρυσό ψαλίδι την κυανόλευκη κορδέλα των εγκαινίων<sup>39</sup>. Ο Τρικούπης βέβαια δεν θα είναι παρών στα εγκαίνια, καθώς πρωθυπουργός θα είναι ο Σωτήριος Σωτηρόπουλος, που τον έχει διαδεχθεί και ο Μεσολογγίτης πολιτικός βρίσκεται εκτός εξουσίας. Θα την επισκεφθεί βέβαια αργότερα στην θαλαμηγό του φίλου του Συγγρού (Τρίχα, 2016, σ. 350).

Το εξωπραγματικό εγχείρημα της διάνοιξης της διώρυγας για εκείνη την εποχή του 19ου αιώνα στην Ελλάδα δέχθηκε αμφισβήτηση τόσο τεχνικά όσο και οικονομικά. Παρά την έναρξη λειτουργίας της διώρυγας οι μεγάλες γραμμές ναυσιπλοΐας θα εξακολουθήσουν να κάνουν τον γύρο της Πελοποννήσου. Αυτό οφείλεται, κυρίως στο ότι η διώρυγα θεωρείτο επισφαλής για πλοία με μεγάλο εκτόπισμα. Τον φόβο θα αυξήσουν οι κατολισθήσεις του 1895.

Τέλος όπως αναφέρει ο Βαλαωρίτης η διώρυγα της Κορίνθου δεν απέδωσε από διεθνούς απόψεως τα αναμενόμενα αποτελέσματα, ωστόσο όμως λειτούργησε προς όφελος της ελληνικής ναυτιλίας. Και τούτο διότι δημιουργήθηκε μια, οδός που συνέδεε δυο σημαντικά εμπορικά και οικονομικά κέντρα της εποχής τον Πειραιά με την Πάτρα. Αυτό πιστοποιείται και από τα μικρά πλοία, που διέρχονταν από την διώρυγα (Τσοκόπουλος Β. , 1999, σ. 71).

#### **5.4. Τα λιμενικά έργα**

Η Ελλάδα του 19ου αιώνα και μετά την ανεξαρτησία της από την Οθωμανική Αυτοκρατορία ήταν μια χώρα ναυτική. Μεγάλο μέρος του εξαγωγικού της εμπορίου αλλά και του εισαγωγικού της εξυπηρετείτο από τα λιμάνια της, καθώς το οδικό της δίκτυο για χερσαίες εμπορικές μεταφορές ήταν ελλιπέστατο. Η Ελλάδα σύμφωνα με τον επιθεωρητή του ναυτικού M.B.Girard διέθετε 77 λιμάνια ενώ ο δημοσιογράφος Βλάσης Γαβριηλίδης θα ονομάσει τα 44 από αυτά. Τα περισσότερα λιμάνια της

---

<sup>38</sup> *Εφημερίς* 25.7.1893

<sup>39</sup> *Εφημερίς* 26.7.1893

Ελλάδας διέθεταν μόνο μια ξύλινη αποβάθρα για τα καΐκια. Προβλήτα ή μόλος προστίθετο με αργά βήματα, ενώ η αγκυροβόληση των πλοίων γινόταν στα ανοικτά και οι άνθρωποι ή τα εμπορεύματα μεταφέρονταν στην στεριά με βάρκες (Τρίχα, 2001, σ. 108).

Ο Μεσολογγίτης πολιτικός θα ασχοληθεί και με τους λιμένες της Ελλάδας. Στην πρώτη μακροχρόνια πρωθυπουργία του, θα γίνουν επισκευές σε τρία μεγάλα λιμάνια της Ελλάδας, στον Πειραιά, στην Πάτρα και στην Ερμούπολη, καθώς και σε άλλα μικρά. Το κόστος τους ήταν 16 εκατομμύρια δραχμές. Επιπλέον μετά το πέρας της πρώτης μεγάλης θητείας του θα αφήσει μελέτη έργων προϋπολογισμού 12 εκατομμυρίων δραχμών, αλλά το σημαντικότερο από αυτά θα είναι η δεξαμενή εκκαθάρισης των πλοίων στον ναύσταθμο της Σαλαμίνας (Τρίχα, 2001, σ. 112).

Ο Τρικούπης όμως δεν θα σταματήσει εκεί, καθώς θα αναβαθμίσει και το φαρικό σύστημα της Ελλάδας. Ως απόρροια αυτού ήταν η συγκρότηση ειδικής επιτροπής, η οποία ήταν υπεύθυνη να γνωμοδοτεί υπέρ της ίδρυσης φάρων και φανών. Το 1889 η επιτροπή θα παραδώσει ένα ολοκληρωμένο φαρικό δίκτυο και ενώ εκείνη την εποχή υπήρχαν 43 φάροι, η ίδια θα προτείνει την κατασκευή ακόμα 73. Έτσι το 1893 βρίσκονται σε λειτουργία 69 φάροι και 55 είναι προς κατασκευή (Τρίχα, 2001, σ. 112).

## **5.5. Συμπεράσματα**

Επί διακυβέρνησης Χαριλάου Τρικούπη ολοκληρώθηκε ένα έργο, που όπως αναφέρει και ο Τσοκόπουλος πρόκειται για «τεχνικό άθλο» (Τσοκόπουλος Β., 1999, σ. 70). Ίσως δεν κατάφερε να αποδώσει εκείνα, τα οποία είχαν στο μυαλό τους οι οραματιστές και κατασκευαστές του τόσο από τεχνοοικονομικής άποψης όσο και από αξιοποίησης και εκμετάλλευσης του στην διεθνή και εγχώρια ναυτιλία. Μοναδική εξαίρεση αποτέλεσε μόνο το λιμάνι της Πάτρας, όπως αναφέρθηκε. Η διάνοιξη της διώρυγας, όπως η αναβάθμιση των λιμανιών και η διαμόρφωση ενός φαρικού δικτύου, πιστοποιεί πάντως ξεκάθαρα, ότι η Τρικούπική πολιτική και σκέψη, θεωρούσε πως η αναβάθμιση των ναυτιλιακών υποδομών, ήταν καίριας σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη του ελληνικού κράτους. Τα σημαντικά αυτά έργα πιστώνονται στον Μεσολογγίτη πολιτικό και αποτελούν σταθμό για την τεχνική εξέλιξη της Ελλάδας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6:

### Η ΑΠΟΞΗΡΑΝΣΗ ΤΗΣ ΛΙΜΝΗΣ ΚΩΠΑΪΔΑΣ

#### 6.1. Εισαγωγή

Η περίοδος του Χαριλάου Τρικούπη θα συνδεθεί με ένα ακόμα σημαντικό έργο για την εποχή εκείνη. Πρόκειται για την Λίμνη Κωπαΐδα. Η αποξήρανση της λίμνης ήταν ένα θέμα που απασχολούσε από αρχαιοτάτων χρόνων την περιοχή. Ο μεσολογγίτης πολιτικός θα ενδιαφερθεί για το ζήτημα αυτό προκειμένου η λίμνη να αποξηρανθεί και να καταστεί η Κωπαΐδα μια εύφορη πεδιάδα. Το παρόν κεφάλαιο σκοπό έχει να παρουσιάσει την προσπάθεια αποξήρανσης της λίμνης που επιτελέστηκε επί πρωθυπουργίας Τρικούπη.

#### 6.2. Οι προσπάθειες αποξήρανσης πριν από τον Τρικούπη

Το πρώτο εγχείρημα για την αποξήρανση της λίμνης Κωπαΐδας ξεκίνησε από την σύσταση του Ελληνικού κράτους επί Όθωνα χωρίς όμως κάποια επιτυχία. Ακολούθησε έκτοτε ενδιαφέρον πολλές προτάσεις από ομογενείς και ξένους κεφαλαιούχους για την ανάληψη του έργου.

Συγκεκριμένα το 1844 ο Γάλλος μηχανικός Monsieur.Sauvage προχώρησε στην σύνταξη μελέτης για την αποξήρανση της λίμνης, αλλά δεν υλοποιήθηκε λόγω του κόστους. Οι προτάσεις ωστόσο κρατήθηκαν από την Ελληνική κυβέρνηση. Το 1852 έρχεται η σειρά του Δημήτρη Παπαγεωργίου καθηγητή δημοσίων έργων να συντάξει την δική του μελέτη για την αποξήρανση, που δεν θα υλοποιηθεί εξαιτίας οικονομικών θεμάτων. Το 1858 είναι η σειρά Άγγλων επιχειρηματιών να ενδιαφερθούν για το ζήτημα της αποξήρανσης, αλλά οι προτάσεις τους θα απορριφθούν από την κυβέρνηση. Το 1865 η κυβέρνηση Αλέξανδρου Κουμουνδούρου υπέγραψε σύμβαση εκμετάλλευσης για τον κάμπο με τον *Sarragin Mofetier*, ο οποίος ήταν εκπρόσωπος Γάλλων κεφαλαιούχων αλλά ούτε και αυτός θα καταφέρει να πετύχει τον στόχο του, την αποξήρανση της λίμνης και θα κηρυχθεί έκπτωτος. Θα ακολουθήσουν κάποιες ακόμα προσπάθειες το 1866 με κάποιες επιτροπές και μηχανικούς, οι οποίοι θα συντάξουν μελέτες, αλλά δεν θα

καρποφορήσουν. Τέλος ακολουθεί η πρωτοβουλία το 1876 ομίλου Ελληνικών Τραπεζών, οι οποίες προθυμοποιούνται να συστήσουν Ανώνυμο Εταιρεία με σκοπό την αποπεράτωση του έργου της αποξήρανσης. Η τότε κυβέρνηση θα το δεχθεί αλλά τα σχέδια θα μείνουν στην μέση και δεν θα δοθεί συνέχεια στο εγχείρημα. Το 1880 όμως ο Χαρίλαος Τρικούπης θα ασχοληθεί ενεργά με το ζήτημα επιζητώντας την επίλυση του<sup>40</sup>.

### **6.3. Το ζήτημα της αποξήρανσης επί Χαριλάου Τρικούπη**

Το έτος 1880 ο εκσυγχρονιστής Χαρίλαος Τρικούπης θα αναλάβει την πρωτοβουλία αποπεράτωσης του έργου της αποξήρανσης. Έτσι λοιπόν επί πρωθυπουργίας του υπογράφηκε σύμβαση μετά από διαπραγματεύσεις με τον Ιωάννη Βούρο, που αποτελούσε τον εκπρόσωπο ομίλου τραπεζιτών, τον Στέφανο Σκουλούδη, τον Ανδρέα Συγγρό και τον Γεώργιο Κορωνιό, οι οποίοι ήταν όλοι τραπεζίτες (Τρίχα, 2001, σ. 136). Η σύμβαση θα υπογραφεί μεταξύ του Χαριλάου Τρικούπη, που τότε ήταν υπουργός των Οικονομικών και του υπουργού Εσωτερικών Κωνσταντίνου Λομβάρδου και προέβλεπε τις ίδιους όρους με αυτούς που είχε προτείνει ο Mofetier, αλλά με κάποιες τροποποιήσεις, οι οποίες βέβαια θα τροποποιηθούν ξανά. (Λάμπας, 1983, σ. 39).

Θα ιδρυθεί λοιπόν η γαλλική εταιρεία «Compagnie française pour le dessèchement et l'exploitation du lac Coraïs. Αρχιμηχανικοί ήταν οι Tarratte και Pochet με τον πρώτο να πεθαίνει το 1881 και να ζητούνται και οι γνώμες των επιθεωρητών δημοσίων έργων της Γαλλίας Pascal και Larousse οι οποίοι ενέκριναν τα σχέδια για να προχωρήσει το έργο (Λάμπας, 1983, σ. 39). Η τελική σύμβαση του 1882 προέβλεπε τα ύδατα να διοχετεύονται με διώρυγες στις λίμνες Υλίκη και Παραλίμνη χρησιμεύοντας έτσι στην άρδευση της θηβαϊκής πεδιάδας (Τρίχα, 2016, σ. 351). Θα δοθούν επιπλέον εξαιτίας της τροποποίησης της σύμβασης 15.000 στρέμματα από την εταιρεία με σκοπό την αποκατάσταση αδικούμενων καλλιεργητών (Τρίχα, 2001, σ. 136).

Τα έργα θα ξεκινήσουν το 1882 και θα ολοκληρωθούν το 1886. Στο ενδιάμεσο διάστημα προέκυψαν κάποια θέματα ιδιαίτερα στην αντιπολίτευση η οποία κατηγορούσε την κυβέρνηση, πως οι τροποποιήσεις των συμβάσεων λειτουργούσαν

---

<sup>40</sup>Η Κοπαΐδα, Δήμος Ορχομενού Βοιωτίας

προς ζημία του Ελληνικού Δημοσίου και προς όφελος των τραπεζιτών. Μάλιστα η αντιπολίτευση έφθασε να θέσει ζήτημα εμπιστοσύνης στην κυβέρνηση για αυτό το λόγο. Συγκεκριμένα η εφημερίδα *Αιών* γράφει πως «*Ατυχώς, ως συμβαίνει πολλάκις, αντί το έργο να θεωρηθή ως εθνικόν και να εμψυχωθή, κατέστη αντικείμενον πολέμου πολιτικής και σχετικής προβολής*»<sup>41</sup>.

Τα έργα τελικά θα ολοκληρωθούν περίπου τέσσερα χρόνια μετά με τον τύπο της εποχής να αφιερώνει μακροσκελή κείμενα για την πορεία των έργων της αποξήρανσης. Στα εγκαίνια που έγιναν το καλοκαίρι του 1886 η τελετή ήταν μεγαλοπρεπής και παρακολουθήθηκε από κατοίκους της Βοιωτίας και της Λοκρίδας (Λάμπρου, 2007, σ. 40) Μάλιστα η εφημερίδα *Ακρόπολις* γράφει τον Ιούνιο του 1886 στα εγκαίνια «*Ευρισκόμεθα ενώπιον του κολοσιαιότερου έργου όπερ εξετελέσθη ποτέ εν Ελλάδι και δη εν Ανατολή*»<sup>42</sup>.

Τα έργα όμως της γαλλικής εταιρείας αποδείχτηκαν ανεπαρκή, καθώς προέκυψε ένα θέμα με την τύρφη η οποία άρχισε να καίγεται και προκλήθηκε καθίζηση του βυθού σχηματίζοντας ουσιαστικά μια νέα λίμνη. Η γαλλική εταιρεία μη έχοντας απαραίτητους οικονομικούς πόρους να συνεχίσει το έργο θα απευθυνθεί στην διεθνή χρηματαγορά, προκειμένου να βρεθούν τα απαραίτητα κεφάλαια, αλλά δεν θα καταφέρει να βρει τα χρήματα και θα κηρυχτεί έκπτωτη το 1887 (Λάμπρου, 2007, σ. 40).

Το έργο σε δεύτερη φάση αναλαμβάνει η αγγλική εταιρεία Lake Copais Limited Company. Στις 2 Ιουνίου του 1887 η εκπρόσωποι της γαλλικής εταιρείας Rochet και Lowencour μεταβιβάζουν όλα τα δικαιώματα στον εκπρόσωπο της αγγλικής εταιρείας Cheston με την κυβέρνηση να αναγνωρίζει την μεταβίβαση τον Σεπτέμβριο του ίδιου έτους. Επιπλέον η εταιρεία θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί την αποξηραμένη λίμνη για 99 χρόνια. Μετά θα αποκτούσε την κυριότητα το Ελληνικό κράτος, αλλά η εταιρεία θα κρατούσε τα καλύτερα στρέμματα. (Λάμπρας, 1983, σ. 46).

Τα έργα αποξήρανσης θα αρχίσουν τον χειμώνα του 1888 αντιμετωπίζοντας προβλήματα, εξαιτίας του εδάφους και κυρίως λόγω της αυτανάφλεξης της τύρφης, πρόβλημα που δεν είχε λύσει η γαλλική εταιρεία. Έτσι λοιπόν κατασκευάστηκε μια

---

41 *Αιών* 8.11.1883

42 *Ακρόπολις* 1.6.1886

περιφερειακή διώρυγα μέσα στην οποία εγκλωβίστηκαν τα νερά του Κηφισσού ποταμού, που κατέληγαν στην λίμνη και επιπλέον ένα δίκτυο από αποστραγγιστικές διώρυγες μήκους 1000 περίπου χιλιομέτρων. Όλα τα νερά θα διοχετεύονταν σε μια κεντρική διώρυγα, που θα κατέληγε στη λίμνη Υλίκη και τα πλεονάζοντα νερά αυτής με την σειρά τους στη Παραλίμνη και στον Ευβοϊκό Κόλπο (Λάμπρου, 2007, σ. 48). Λίγο πριν ολοκληρωθούν τα έργα το 1892 θα προκύψει θέμα με την αγγλική εταιρεία, και το Δηλιγιάννη που έχει διαδεχθεί τον Τρικούπη στην πρωθυπουργία. Ο Γορτύνιος πολιτικός θα αντιμετωπίσει με καχυποψία την αγγλική εταιρεία. Ο ίδιος πίστευε πως η βρετανική κυβέρνηση και ο Sir Edmund Monson, που ήταν Άγγλος πρεσβευτής στην Αθήνα ήταν εναντίον του. Θεωρούσε, πως επιθυμούσαν στην εξουσία τον Τρικούπη και ήθελαν την ανατροπή του. Τον ισχυρισμό του αυτό ενίσχυαν και οι επαφές του πρεσβευτή με τον Σκουλούδη, ο οποίος ήταν πολιτικός φίλος του Τρικούπη και είχε και συμφέροντα στην αγγλική εταιρεία. Όλα αυτά είχαν σαν αποτέλεσμα να επιβάλει πρόστιμο 1.550.000 δραχμών στην αγγλική εταιρεία, το οποίο βέβαια θα ακυρώσει ο Τρικούπης όταν θα επανέλθει στην εξουσία (Τρίχα, 2001, σ. 138) (Λάμπρου, 2007, σ. 48).

Η παραλαβή του μεγάλου έργου θα γίνει τον Σεπτέμβριο του 1892 σε ειδική τελετή, αλλά η οριστική αποξήρανση της λίμνης θα έρθει μισό αιώνα μετά.

#### **6.4. Συμπεράσματα**

Όπως αναφέρθηκε στο παρόν κεφάλαιο η αποξήρανση της λίμνης Κωπαΐδας αποτέλεσε μία από τις πρώτες προτεραιότητες του νεοσύστατου Ελληνικού κράτους. Ωστόσο εκείνος που έθεσε γερά τις βάσεις προκειμένου να ολοκληρωθεί το έργο ήταν ο Χαρίλαος Τρικούπης μετά το 1882. Σε αυτόν θα πιστωθεί αυτό το σημαντικό εγχείρημα για την ελληνική κοινωνία. Πέρα από το γεγονός, πως λύθηκε το τεράστιο πρόβλημα της ελονοσίας, που υπήρχε εξαιτίας της λίμνης, δημιουργήθηκε μία εύφορη γη 240.000 στρεμμάτων καλλιέργειας για τον ελληνικό κράτος. Το 1953 θα γίνει η εξαγορά της περιουσίας της Αγγλικής Εταιρείας από το Ελληνικό Δημόσιο και οι Έλληνες καλλιεργητές θα αποκτήσουν ιδιότητα κτήματα στην πλέον εύφορη πεδιάδα.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7:

# Ο ΠΟΡΘΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΙΠΟΥ ΚΑΙ Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΓΕΦΥΡΑ

### 7.1. Εισαγωγή

Ο Χαρίλαος Τρικούπης θα συνδέσει το όνομα του με ένα ακόμα σημαντικό έργο για το εκσυγχρονισμό του Ελληνικού κράτους. Το 1887 αποφασίστηκε η διεύρυνση του πορθμού Ευρίπου και η αύξηση του βάθους με σκοπό κυρίως την διευκόλυνση των πλοίων, τα οποία διακινούσαν εμπορεύματα προς την Θεσσαλία και τη Μακεδονία. Σκοπός του παρόντος κεφαλαίου είναι να παρουσιάσει το έργο της διεύρυνσης του Πορθμού Ευρίπου και της Ιταλικής Γέφυρας, ενός από τα σημαντικότερα έργα της εποχής.

### 7.2. Προϊστορία

Σύμφωνα με το άρθρο του Square History «Οι Οθωνικές γεφυρώσεις και τα εγκαίνιά τους» τα πρώτα βασιλικά διατάγματα του 1843, του 1853 και του 1854 ήταν αυτά, που όριζαν αφενός μεν την εκβάθυνση του Πορθμού αφετέρου δε την καταβολή διοδίων. Υποστηρικτές τους ήταν ο Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος. Το 1855 δημοσιεύεται και άλλο ένα κανονιστικό διάταγμα *«Περί κανονισμού και διαχείρισεως των δια την διευθέτησιν της διορύξεως του πορθμού Ευρίπου.»*<sup>43</sup>.

Επίσης άλλοι δύο σημαντικοί άνθρωποι που έπαιξαν ρόλο στις εργασίες της περιόδου 1855-1857 ήταν ο Ηλίας Παπαηλιόπουλος και ο Δημήτρης Σκαλιστήρης. Ο πρώτος αναλαμβάνει πρόεδρος της «Επιτροπής Διορύξεως» και ο δεύτερος είναι ο αρχιμηχανικός του μεγάλου έργου της νέας γέφυρας, που θα κατασκευαστεί και θα μείνει στην ιστορία με το όνομα «Οθωνική» και φυσικά της διεύρυνσης του πορθμού από 10 σε 20 μέτρα και εκβάθυνσης από 2 σε 6 μέτρα και ύστερα από κάποιες δυσκολίες που συναντά το εγχείρημα τα εγκαίνια γίνονται στις 6 Ιανουαρίου 1858.

---

<sup>43</sup> Βάγιας Κατσός, *Οι «Οθωνικές» γεφυρώσεις και τα εγκαίνια τους*, 2016

Τον Σεπτέμβριο του 1858 θα ανοίξει και ο πορθμός με τις πρώτες διεργασίες εκβάθυνσης να κλείνουν το κύκλο τους<sup>44</sup>.

Η πρώτη εκβάθυνση του πορθμού του έτους 1858 παρέμενε ανεπαρκής και κρίθηκε απαραίτητο να συνεχιστούν τα έργα. Πρώτη ενέργεια ήταν ένας νόμος τον Αύγουστο του 1861 και αναφέρεται ενδεικτικά πως προέβλεπε εκβάθυνση έως και 10,5 μέτρα, αλλά κάτι τέτοιο δεν τελεσφόρησε. Από εκεί και στο εξής το 1879 πραγματοποιείται για πρώτη φορά κυβερνητική απόφαση από τον Αλέξανδρο Κουμουνδούρο με σκοπό την διεύρυνση του Πορθμού Ευρίπου, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η διέλευση μεγαλύτερων πλοίων. Το έργο όμως της διεύρυνσης θα ενταχθεί αργότερα στο εκσυγχρονιστικό πρόγραμμα των δημοσίων έργων του Χαριλάου Τρικούπη<sup>45</sup>.

### 7.3. Η διεύρυνση του Πορθμού επί Τρικούπη

Όπως αναφέρθηκε η διεύρυνση του Πορθμού αποτέλεσε κομμάτι των δημοσίων έργων του εκσυγχρονιστικού προγράμματος του Μεσολογγίτη πολιτικού. Συγκεκριμένα ο Χαρίλαος Τρικούπης στις 11 Μαΐου του 1884 ταξιδεύοντας με το ατμόπλοιο «Ψαρά» θα κάνει μια στάση στην Χαλκίδα. Εκεί σε συζήτηση του με τον Δήμαρχο Ηρακλή Γαζέπη θα γνωστοποιήσει πως η διεύρυνση του πορθμού και κατεδάφιση του φρουρίου του Ευρίπου αποτελεί μια από τις προτεραιότητες του<sup>46</sup>. Ακολούθησε έκθεση για την διεύρυνση του πορθμού από τον Ούγγρο στρατηγό Στέφανο Τυρρ, σύμφωνα με την οποία η κατεδάφιση του φρουρίου θα ήταν εις βάρος της ευβοϊκής ακτής, αλλά δεν θα ληφθεί υπόψιν<sup>47</sup>.

Στις 23 Ιουνίου 1884 μεταβαίνει ο Αμερικανός μηχανικός Στεφ. Κάουζερ για την μελέτη του έργου της διεύρυνσης του πορθμού. Θα παραμείνει εκεί για τρεις μέρες και μετά θα αναχωρήσει για Αθήνα, με σκοπό να επιστρέψει για πληρέστερη μελέτη, αφού πρώτα αποστείλει άνδρες για την εξέταση του εδάφους της θάλασσας<sup>48</sup>.

Στις 4 Οκτωβρίου 1886 υπεβλήθησαν στον αρχιμηχανικό Άμπελ Γκότελαντ δύο διαφορετικές μελέτες που αφορούσαν την διεύρυνση του πορθμού. Σύμφωνα με την πρώτη η γέφυρα έπρεπε να είχε ύψος 30 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας, για

---

<sup>44</sup> Βάγιας Κατσός, *Οι «Οθωνικές» γεφυρώσεις και τα εγκαίνια τους*, 2016· Βάγιας Κατσός *Οι κυριότερες χρονολογίες της Χαλκίδας*, 2016

<sup>45</sup> Βάγιας Κατσός, *Η ιστορία της «Ιταλικής» γέφυρας*, 2016

<sup>46</sup> *Εύριπος* 12.5.1884

<sup>47</sup> Βάγιας Κατσός, *Η ιστορία της «Ιταλικής» γέφυρας*, 2016

<sup>48</sup> *Εύριπος* 23.6.1884

να γίνεται η διέλευση πλοίων με ψηλά ιστία. Σύμφωνα με την δεύτερη η γέφυρα προτάθηκε να είναι κινητή, η διεύρυνση να έχει 30 μέτρα μήκος και το βάθος να είναι στα 20 μέτρα<sup>49</sup>.

Ύστερα από δημοπράτηση που διεξήχθη στις 27 Νοεμβρίου 1887 περί ανάληψης του έργου, οι υποψήφιοι ήταν τρεις. Πρόκειται για τον Syan Berson που εργάστηκε στην εταιρία τομής του Ισθμού, την Βελγική εταιρία των δημοσίων έργων που αντιπροσωπεύεται από τον Ερνέστο Ρολάν και τρίτο τον Λουκά Σγούτα. Οι αιτήσεις των τριών υποψηφίων έγιναν δεκτές και το υπουργείο Εσωτερικών ήταν υπεύθυνο για την τελική επιλογή<sup>50</sup>.

Έτσι ο υπουργός Εσωτερικών Κωνσταντίνος Λομβάρδος θα υποβάλλει νομοσχέδιο για την διεύρυνση του πορθμού έως 40 μέτρα και εκβάθυνσης έως 8 μέτρα, προκειμένου να πλέουν μεγαλύτερα ατμόπλοια<sup>51</sup>.

Επίσης στις 24 Δεκεμβρίου του 1887 υπεγράφη μεταξύ της Κυβέρνησης και του αντιπροσώπου ομάδας κεφαλαιούχων Βέλγων Ρώσσελς η σύμβαση περί διεύρυνσης του πορθμού σύμφωνα με τον νόμο του Λομβάρδου. Ο Ρώσσελς πρόσφερε το ¼ του ποσού των 1.100.000 δραχμών που όριζε ο νόμος για το έργο ως εγγύηση στην Εθνική Τράπεζα<sup>52</sup>. Το 1888 το έργο θα αναλάβει, όπως ήταν φυσικό η βελγική εταιρεία Societe Anonyme Internationale de Construction et d' Entreprice de Travaux Publics (Τρίχα, 2001, σ. 130).

Τον Μάρτιο του 1890 θα αρχίσει η κατεδάφιση μέρους του φρουρίου του Ευρίπου, που βρισκόταν προς την πλευρά της Βοιωτίας, πίσω από το οποίο θα άρχιζε η ανέγερση του αριστερού βάθρου στήριξης της νέας γέφυρας<sup>53</sup>. Το δημοτικό συμβούλιο της Χαλκίδας θα εκφράσει τις ευχαριστίες του προς τον Τρικούπη για την απόφαση κατεδάφισης του Φρουρίου και της διεύρυνση του πορθμού<sup>54</sup>. Τελικά το κάστρο θα κατεδαφιστεί στα μέσα του καλοκαιριού του 1890 και η «Οθωνική Γέφυρα» θα αφαιρεθεί μετά από 32 χρόνια. Η κατεδάφιση της βέβαια θα προκαλέσει

---

<sup>49</sup> *Εύριπος* 4.10.1886

<sup>50</sup> *Εύριπος* 28.11.1887

<sup>51</sup> *Εύριπος* 5.12.1887

<sup>52</sup> *Εύριπος* 24.12.1887

<sup>53</sup> *Εύριπος* 17.3.1890

<sup>54</sup> *Εύριπος* 26.5.1890

αρκετά προβλήματα επικοινωνίας μεταξύ Χαλκίδας και χωριών Βοιωτίας και Θήβας<sup>55</sup>.

Οι διεργασίες θα σταματήσουν τον Δεκέμβριο του 1890 και θα αρχίσουν και πάλι τον Μάρτιο του 1891 μετά από πίστωση 500.000 δραχμών, που χρειάζονταν για την αποπεράτωση του έργου και η εταιρεία έλαβε 200.000 δραχμές από αυτό ποσό<sup>56</sup>. Μετά κάποια τεχνικά προβλήματα τον Μάιο του 1890 προκαλούν καθυστερήσεις και το φθινόπωρο του 1891 ο κύριος εργολάβος θα αναλάβει άλλο έργο και οι εργασίες θα διακοπούν<sup>57</sup>.

Το 1892 η βελγική εταιρεία θα κηρυχθεί έκπτωτη και νέος διευθυντής του έργου θα αναλάβει ο C. Raspini<sup>58</sup>. Προκύπτει όμως πρόβλημα με την θεμελίωση των Βοιωτικών βάσεων της γέφυρας και επιζητούνται ειδικοί «καταδυτικοί κώδωνες» Τα έργα όμως παραμένουν ανενεργά και τον Ιούλιο του ίδιου έτους προκαλούνται και πάλι καθυστερήσεις με τον νομομηχανικό Κακιούζη να καλείται να δώσει λύσεις<sup>59</sup>. Ο ίδιος θα μελετήσει το πρόβλημα και θα προτείνει «*δι' πεπεισμένου αέρος θεμελίωσιν*»<sup>60</sup>Τελικά το έτος 1892 θα τελειώσει χωρίς τα έργα να έχουν προχωρήσει. Στις αρχές του 1893 η εκβάθυνση του πορθμού προχωρά κανονικά και έχουν παραγγελθεί οι «καταδυτικοί κώδωνες» που απαιτούνταν για την γέφυρα<sup>61</sup>. Τον Φεβρουάριο θα εγκριθεί το σχέδιο του Ρασπίνι για την σιδερένια γέφυρα και θα διαταχθεί η παραγγελία αυτής<sup>62</sup>. Επίσης τον Απρίλιο του 1893 φθάνουν οι «καταδυτικοί κώδωνες» προκειμένου να ξεκινήσουν οι διεργασίες<sup>63</sup>. Παράλληλα με την εκβάθυνση του πορθμού γίνεται η εγκατάσταση του πρώτου κώδωνα και ο δεύτερος είναι ήδη προς το τέλος της εγκατάστασης του<sup>64</sup>. Ο τελευταίος κώδωνας θα εγκατασταθεί τον Ιούλιο 1893 και μένει μόνο το Βοιωτικό κρηπίδωμα και μετά βέβαια η γέφυρα<sup>65</sup>. Τον Σεπτέμβριο του 1893 κλείνει ο πορθμός για την ναυσιπλοΐα,

---

<sup>55</sup> Βάγιας Κατσός, *Η ιστορία της «Ιταλικής» γέφυρας*, 2016

<sup>56</sup> *Εύριπος* 30.3.1891

<sup>57</sup> Βάγιας Κατσός, *Η ιστορία της «Ιταλικής» γέφυρας*, 2016

<sup>58</sup> *Εύριπος* 7.3.1892

<sup>59</sup> *Εύριπος* 11.7.1892

<sup>60</sup> *Εύριπος* 31.10.1892

<sup>61</sup> *Εύριπος* 7.1.1893

<sup>62</sup> *Εύριπος* 27.2.1893

<sup>63</sup> *Εύριπος* 10.4.1893

<sup>64</sup> *Εύριπος* 15.5. 1893

<sup>65</sup> *Εύριπος* 3.7.1893

έτσι ώστε να επιταχυνθεί η εκβάθυνση και να θεμελιωθεί η γέφυρα<sup>66</sup>. Όταν ο Τρικούπης θα επανέλθει και πάλι στην εξουσία τον Οκτώβριο του 1893, η νέα κυβέρνηση θα εγκρίνει πίστωση του έργου 150.000 δραχμών, προκειμένου να συνεχιστεί η διεύρυνση και η εκβάθυνση του πορθμού<sup>67</sup>.

Το έτος 1894 θα συνεχιστούν με αργούς ρυθμούς οι διεργασίες εκβάθυνσης και η γέφυρα ακόμα δεν θα έχει έρθει στην Ελλάδα. Η εφημερίδα *Εύριπος* γράφει «*Τα πάντα ήδη είνε έτοιμα... ουδέν άλλον υπολείπεται προς τελείωσιν του έργου παρά η παραγγελία και η τοποθέτησις της γέφυρας*»<sup>68</sup>. Τον Ιούλιο του 1894 παρελήφθη το έργο της εκβαθύνσεως του Πορθμού με βάθος 8,5 μέτρα και με τον Πορθμό να είναι διευρυμένος έως 40 μέτρα<sup>69</sup>.

Τον Ιανουάριο του 1895 ανακοινώνεται, πως η γέφυρα θα κατασκευαστεί στο Μιλάνο, γι' αυτό και θα ονομαστεί Ιταλική Γέφυρα<sup>70</sup>. Αυτές είναι οι ενέργειες της τελευταίας κυβέρνησης του Τρικούπη, καθώς ο ίδιος δεν θα καταφέρει μετά να εκλεγεί ξανά πρωθυπουργός.

#### **7.4. Συμπεράσματα**

Η γέφυρα τελικά θα ολοκληρωθεί επί πρωθυπουργίας Δηλιγιάννη το 1896. Τα εγκαίνια έγιναν τον Απρίλιο του ίδιου έτους και συνέπεσαν μαζί με τον θάνατο του Μεσολογγίτη πολιτικού. Η εφημερίδα *Εύριπος* γράφει «*Πάντες δε οι πολίται οι θαυμάζοντες το λαμπρόν τούτο έργον μετά συγκινήσεως ανεμμνήσκοντο του ανδρός, εις την μεγαλεπήβολον του οποίου διάνοιξη οφείλεται τούτο και όστις επέπρωτο να αποθάνη, καθ' ον χρόνον έπρεπε να συλλέγη τους καρπούς της ευγνωμοσύνης των πολιτών δια τα έργα αυτού*»<sup>71</sup>. Άλλο ένα μεγαλεπήβολο έργο πιστώνεται στον Χαρίλαο Τρικούπη και μνημονεύεται έως και σήμερα.

---

<sup>66</sup> *Εύριπος* 21.8.1893·*Εύριπος* 28.8.1893

<sup>67</sup> *Εύριπος* 18.12.1893

<sup>68</sup> *Εύριπος* 2.4.1894

<sup>69</sup> *Εύριπος* 24.7.1894

<sup>70</sup> *Εύριπος* 10.1.1895

<sup>71</sup> *Εύριπος* 20.4.1896

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8:**

### **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Αναντίρρητα η παρακαταθήκη του Χαριλάου Τρικούπη στην ελληνική κοινωνία και το ελληνικό κράτος ήταν ο εκσυγχρονισμός των Ελληνικών υποδομών. Στην παρούσα διπλωματική εργασία έγινε προσπάθεια να παρουσιαστούν τα σημαντικότερα γεγονότα, όσο ο Μεσολογγίτης πολιτικός ήταν παρών στην πολιτική σκηνή της χώρας, καθώς επίσης και τα πιο αξιόλογα δημόσια έργα που σχεδιάστηκαν και επιτελέστηκαν επί των καιρών του.

Από το πρώτο κεφάλαιο ξεχωρίζουν φυσικά η διπλωματική του επιτυχία στα Επτάνησα, η ανακήρυξη του σε αρχηγό του πέμπτου κόμματος και το άρθρο «Τις πταίει» με το οποίο εισήλθε για πρώτη φορά η αρχή του κοινοβουλευτισμού στην χώρα μας. Αποτέλεσμα ήταν ο Τρικούπης να λάβει τον χαρακτηρισμό του πατέρα του ελληνικού κοινοβουλευτισμού και του εισηγητή της αρχής της δεδηλωμένης.

Στο δεύτερο κεφάλαιο έγινε μια αναφορά στα γεγονότα, που σημάδεψαν τις κυβερνήσεις του Μεσολογγίτη πολιτικού με τον ίδιο να καταβάλει προσπάθειες αναμόρφωσης της Ελλάδας σε τομείς, όπως η δημόσια διοίκηση, ο στρατός, η οικονομία, τα δημόσια έργα και η εξωτερική πολιτική. Βασικοί πυλώνες του μεταρρυθμιστικού του προγράμματος, όπως αναφέρθηκε ήταν η αναβάθμιση της δημόσιας διοίκησης, η τόνωση της στρατιωτικής ετοιμότητας και η ταχύτατη πρόοδος στον τομέα των δημοσίων έργων. Στο τομέα της εξωτερικής πολιτικής ήταν φιλικά προσκείμενος προς την Μεγάλη Βρετανία και παρέμεινε πιστός στην πραγμάτωση της Μεγάλης ιδέας, ενώ ήθελε η χώρα να είναι έτοιμη στρατιωτικά και οικονομικά, έτσι ώστε να μπορέσει να επωφεληθεί από τυχόν διαμελισμό της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Στον τομέα της οικονομίας δεν κατάφερε πετύχει τα αναμενόμενα, καθώς ήταν ο πρωθυπουργός των δανείων από την μία, αλλά από την άλλη βάσει του εκσυγχρονιστικού του προγράμματος ο δανεισμός ήταν αναπόφευκτος. Εν τέλει το φιλόδοξο πρόγραμμα του δεν οδήγησε στην οικονομική ανάπτυξη και στην αύξηση των δημοσίων εσόδων με αποτέλεσμα η χώρα να υπερχρεωθεί.

Τα επόμενα πέντε κεφάλαια αποτελούν μια περιγραφή των σημαντικότερων δημοσίων έργων, που επιτελέστηκαν επί πρωθυπουργίας του. Κάποια ολοκληρώθηκαν επί των ημερών του, ορισμένα όταν ο ίδιος ήταν στην αντιπολίτευση

και άλλα μετά το θάνατο του. Όπως αναφέρει η Τρίχα το κέρδος της ελληνικής κοινωνίας ήταν τα δημόσια έργα (Τρίχα, 2016, σ. 564).

Συμπερασματικά η Ελλάδα απέκτησε ένα σωστό συγκοινωνιακό δίκτυο με οδικές και σιδηροδρομικές αρτηρίες. Το οδικό δίκτυο της χώρας μας τριπλασιάστηκε μειώνοντας τον χρόνο τόσο των ανθρώπινων μετακινήσεων όσο και των εμπορικών σε σύγκριση με το παρελθόν. Σε συνδυασμό με το οδικό δίκτυο κατασκευάστηκε και το σιδηροδρομικό, το οποίο μπορεί να μην ολοκληρώθηκε σε σύντομο χρονικό διάστημα και να τελείωσε μετά τον θάνατο του οραματιστή του, αλλά η ιδέα και τα σχέδια ανήκουν στον ίδιο. Απόρροια ήταν να λάβει και τον χαρακτηρισμό του πατέρα των ελληνικών σιδηροδρόμων. Εξίσου σημαντικό έργο της εποχής του ήταν η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου, το οποίο βέβαια δεν προσέφερε τα αναμενόμενα αποτελέσματα από οικονομικής άποψης στην Ελλάδα, όπως θα περίμεναν ο ίδιος και οι κατασκευαστές του. Αυτό συνέβη λόγω του ότι τα μεγάλα πλοία εξακολουθούσαν να κάνουν τον γύρο της Πελοποννήσου και η γέφυρα από τεχνικής άποψης θεωρήθηκε επικίνδυνη εξαιτίας και κάποιων κατολισθήσεων που έγιναν. Συνέδεσε όμως τον Πειραιά με την Πάτρα, λειτουργώντας προς όφελος της ελληνικής ναυτιλίας και συγκεκριμένα για το λιμάνι της Πάτρας, χωρίς όμως να καταφέρει να πετύχει το ίδιο και στην διεθνή ναυτιλία. Επιπλέον επιτεύχθηκε η αναβάθμιση βασικών αλλά και μικρών λιμανιών της Ελλάδας και η χώρα μας απέκτησε ένα ολοκληρωμένο φαρικό δίκτυο. Όμως ο Μεσολογγίτης πολιτικός δεν σταμάτησε εκεί, καθώς αποξηράνθηκε επί των ημερών του και η μεγάλη λίμνη της Κωπαΐδας δημιουργώντας μια εύφορη και καλλιεργήσιμη πεδιάδα 240.000 στρεμμάτων και λύνοντας το πρόβλημα της ελονοσίας. Επίσης, διευρύνθηκε και ο Πορθμός του Ευρίπου, έργο που ενίσχυσε τις εμπορικές δραστηριότητες της περιοχής.

Εν κατακλείδι η παρούσα εργασία καταδεικνύει αυτό, που έχει λεχθεί και από την Τρίχα. Ο Χαρίλαος Τρικούπης, ένας πρωθυπουργός εκσυγχρονιστής, είναι αυτός που αποτόλμησε και δρομολόγησε την κατασκευή δημόσιων έργων, για τα οποία οι προκάτοχοί του απλά αναφέρονταν, αλλά κανένας τους δεν τόλμησε να τα συμπεριλάβει στην πολιτική του ατζέντα. Μπορεί, βέβαια τα οφέλη από τα έργα αυτά να μην έγιναν ορατά άμεσα, αλλά σε μεταγενέστερο χρόνο διαπιστώθηκε η σπουδαιότητα και η χρηστικότητα τους (Τρίχα, 2016, σ. 565). Υπήρξε ένα προοδευτικό πνεύμα, που είχε ως σκοπό να φέρει την Ελλάδα των 50 ετών ελεύθερου

βίου κοντά στα ευρωπαϊκά επίπεδα. Τέλος είναι αξιοσημείωτο και αυτό που χαρακτηριστικά αναφέρει ο συγγραφέας και μαθηματικός Charles Cheston, ότι η Ελλάδα, όταν το επέτρεψε η οικονομία της, είχε κάνει ήδη σπουδαία και σημαντικά βήματα προόδου και πρωτεργάτης σε αυτό το εγχείρημα ήταν ο Μεσολογγίτης πολιτικός μέσα από τα δημόσια έργα του (Cheston, 1887, σ. 133).



## Βιβλιογραφία

### Πρωτογενείς Πηγές

Περιοδικό «Δελτίον της Εστίας». (1890, Σεπτέμβριος 23). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από ΛΗΚΥΘΟΣ:

[https://lekythos.library.ucy.ac.cy/bitstream/handle/10797/23360/est\\_issue38.pdf?sequence=38&isAllowed=y](https://lekythos.library.ucy.ac.cy/bitstream/handle/10797/23360/est_issue38.pdf?sequence=38&isAllowed=y)

Εφημερίδα «Αιών», Αριθμός 4345, σελ 564. (1883, Νοέμβριος 8). Ανάκτηση Αύγουστος 12, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=43505&seg=10600](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=43505&seg=10600)

Εφημερίδα «Άστυ», Αριθμός 1484, σελ 29. (1895, Ιανουάριος 8). Ανάκτηση Αύγουστος 2, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=38418&seg=35630](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=38418&seg=35630)

Εφημερίδα «Άστυ», Αριθμός 1487, σελ 40. (1895, Ιανουάριος 11). Ανάκτηση Αύγουστος 2, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=38418&seg=](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=38418&seg=)

Εφημερίδα «Άστυ», Αριθμός 902, σελ 298. (1893, Ιούνιος 1). Ανάκτηση Αύγουστος 2, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=33215&seg=500](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=33215&seg=500)

Εφημερίδα «Εστίς», Αριθμός 48, σελ 308. (1895, Απρίλιος 19). Ανάκτηση Αύγουστος 2, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=46239&seg=13112](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=46239&seg=13112)

Εφημερίδα «Εύριπος» Αριθμός 1305, σελ 189. (1891, Μάρτιος 30). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47335&seg=47847](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47335&seg=47847)

Εφημερίδα «Εύριπος» Αριθμός 1396, σελ 352. (1893, Φεβρουάριος 27). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47335&seg=47847](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47335&seg=47847)

Εφημερίδα «Εύριπος» Αριθμός 1459, σελ 45. (1894, Ιούλιος 24). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47336&seg=47848](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47336&seg=47848)

Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1086, σελ 1068. (1886, Οκτώβριος 1886). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=39721&seg=6965](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=39721&seg=6965)

Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1141, σελ 274. (1887, Νοέμβριος 28). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=39721&seg=6965](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=39721&seg=6965)

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1143, σελ 275. (1887, Δεκέμβριος 12). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=39721&seg=6965](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=39721&seg=6965)*

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1145, σελ 282. (1887, Δεκέμβριος 24). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=39721&seg=6965](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=39721&seg=6965)*

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1256, σελ 104. (1890, Μάρτιος 3). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47335&seg=47847](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47335&seg=47847)*

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1265, σελ 116. (1890, Μάιος 26). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47335&seg=47847](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47335&seg=47847)*

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1349, σελ 264. (1892, Μάρτιος 7). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47335&seg=47847](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47335&seg=47847)*

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1365, σελ 292. (1892, Ιούλιος 11). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47335&seg=47847](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47335&seg=47847)*

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1381, σελ 324. (1892, Οκτώβριος 31). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47335&seg=47847](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47335&seg=47847)*

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1389, σελ 339. (1893, Ιανουάριος 7). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47335&seg=47847](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47335&seg=47847)*

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1401, σελ 362. (1893, Απρίλιος 10). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47335&seg=47847](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47335&seg=47847)*

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1406, σελ 372. (1893, Μάιος 15). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47335&seg=47847](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47335&seg=47847)*

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1412, σελ 384. (1893, Ιούλιος 3). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47335&seg=47847](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47335&seg=47847)*

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1418, σελ 392. (1893, Αύγουστος 21). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47335&seg=47847](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47335&seg=47847)*

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1419, σελ 394. (1893, Αύγουστος 28). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47335&seg=47847](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47335&seg=47847)*

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1435, σελ 421. (1893, Δεκέμβριος 18). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47335&seg=47847](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47335&seg=47847)*

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1448, σελ 23. (1894, Απρίλιος 2). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47336&seg=47848](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47336&seg=47848)*

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1477, σελ 83. (1895, Ιανουάριος 10). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47336&seg=47848](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47336&seg=47848)*

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 1517, σελ 154. (1896, Απρίλιος 20). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47336&seg=47848](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47336&seg=47848)*

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 968, σελ 527. (1884, Μάιος 12). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=39720&seg=6964](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=39720&seg=6964)*

*Εφημερίδα «Εύριπος», Αριθμός 974, σελ 540. (1884, Ιούνιος 23). Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=39720&seg=6964](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=39720&seg=6964)*

*Εφημερίδα «Εφημερίς» σελ 103. (1893, Ιούλιος 26). Ανάκτηση Αύγουστος 19, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=43281&seg=10376](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=43281&seg=10376)*

*Εφημερίδα «Εφημερίς» σελ 98. (1893, Ιούλιος 25). Ανάκτηση Αύγουστος 19, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=43281&seg=10376](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=43281&seg=10376)*

*Εφημερίδα «Εφημερίς», Αριθμός 288, σελ 431. (1890, Οκτώβριος 15). Ανάκτηση Ιούλιος 30, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=43287&seg=10382](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=43287&seg=10382)*

*Εφημερίδα «Εφημερίς», Αριθμός 297, σελ 267. (1878, Οκτώβριος 24). Ανάκτηση Ιούλιος 26, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=43267&seg=10362](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=43267&seg=10362)*

*Εφημερίδα «Εφημερίς», Αριθμός 81, σελ 186. (1875, Μάρτιος 22). Ανάκτηση Ιούλιος 26, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: <https://srv-web1.parliament.gr/library.asp?item=43272>*

*Εφημερίδα «Εφημερίς», Αριθμός 82, σελ 188. (1875, Μάρτιος 23). Ανάκτηση Ιούλιος 26, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=43272&seg=](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=43272&seg=)*

*Εφημερίδα «Εφημερίς», Αριθμός 85, σελ 194. (1875, Μάρτιος 26). Ανάκτηση Ιούλιος 26, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=43272&seg=](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=43272&seg=)*

*Εφημερίδα «Εφημερίς», Αριθμός 86, σελ 198. (1875, Μάρτιος 27). Ανάκτηση Ιούλιος 26, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=43272&seg=](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=43272&seg=)*

*Εφημερίδα «Εφημερίς». Αριθμός 88, σελ 204. (1875, Μάρτιος 29). Ανάκτηση Ιούλιος 26, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=43272&seg=](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=43272&seg=)*

*Εφημερίδα «Παλιγγενεσία», Αριθμός 3213, σελ 222. (1875, Ιούνιος 6). Ανάκτηση Ιούλιος 26, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=38973&seg=6269](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=38973&seg=6269)*

*Εφημερίδα «Ωρα», Αριθμός 103, σελ 136. (1880, Φεβρουάριος 20). Ανάκτηση Ιούλιος 27, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47288&seg=47675](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47288&seg=47675)*

*Εφημερίδα «Ωρα», Αριθμός 120, σελ 195. (1880, Μάρτιος 8). Ανάκτηση Ιούλιος 27, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47288&seg=47675](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47288&seg=47675)*

*Εφημερίδα «Ωρα», Αριθμός 155, σελ 282. (1880, Απρίλιος 11). Ανάκτηση Ιούλιος 27, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47288&seg=47675](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47288&seg=47675)*

*Εφημερίδα «Ωρα», αριθμός 166, σελ 701. (1882, Απρίλιος 23). Ανάκτηση Αύγουστος 19, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47289&seg=47676](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47289&seg=47676)*

*Εφημερίδα «Ωρα», Αριθμός 90, σελ 488. (1885, Φεβρουάριος 6). Ανάκτηση Ιούλιος 29, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47290&seg=47677](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47290&seg=47677)*

*Εφημερίδα «Ωρα», Αριθμός 96, σελ 503. (1885, Φεβρουάριος 12). Ανάκτηση Ιούλιος 29, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: [https://srv-web1.parliament.gr/display\\_doc.asp?item=47290&seg=47677](https://srv-web1.parliament.gr/display_doc.asp?item=47290&seg=47677)*

*Πρακτικά των Συνεδριάσεων της Βουλής Ι' Β' Συνεδρίαση ΚΒ'. (1886, Ιούνιος 5). Ανάκτηση Ιούλιος 29, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων: <https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/f3c70a23-7696-49db-9148-f24dce6a27c8/%CE%A0%CE%A1%CE%92%20%CE%A0%CE%95%CE%A1.%CE%99%20%CE%A3%CE%A5%CE%9D.%CE%92%201886.pdf>*

*Πρακτικά των συνεδριάσεων της Βουλής ΙΓ' Γ' Συνεδρίαση Α'.* (1893, Οκτώβριος 28).  
Ανάκτηση Ιούλιος 30, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Βουλής των Ελλήνων:  
<https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/f3c70a23-7696-49db-9148-f24dce6a27c8/%CE%A0%CE%A1%CE%92%20%CE%A0%CE%95%CE%A1.%CE%99%CE%93%20%CE%A3%CE%A5%CE%9D.%CE%93%201893-1894.pdf>

## Βιβλιογραφικές αναφορές

- Cheston, C. (1887). *Η Ελλάδα τω 1887 υπό Καρόλου Τσέστων*. Αθήνα: Τυπογραφείο της Ακροπόλεως.
- Αλιβιζάτος, Ν. Κ. (1981). *Εισαγωγή στην ελληνική συνταγματική ιστορία, 1821-1941, (Τεύχος Α')*. Αθήνα: Εκδόσεις ΑΝΤ.Ν. Σάκκουλα.
- Αρώνη, Κ., & Τρίχα, Λ. (2000). *Ο Χαρίλαος Τρικούπης και η εποχή του, Πολιτικές επιδιιώξεις και κοινωνικές συνθήκες*. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.
- Εμανουήλ, Π. Γ. (1982). *ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ν. ΜΑΥΡΟΚΟΡΔΑΤΟΣ Ο βίος και το έργο του μέχρι και της Καποδιαστικής περιόδου*. Αθήνα : Σύλλογος προς διάδοσιν Ωφέλιμων Βιβλίων.
- Ευαγγελίδης, Τ. Ε. (1928). *Τα μετά του Όθωνα ήτοι Ιστορία της Μεσοβασιλείας και της Βασιλείας Γεωργίου του Α' (1862-1898)*. Αθήνα : Εκδοτικόν Κατάστημα Γεωργίου Δ. Φέξη.
- Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, Νεώτερος ελληνισμός της περιόδου 1881-1913 τ. 14*. Αθήνα: ΕΚΔΟΤΙΚΗ ΑΘΗΝΩΝ.
- Καραγιάννης, Σ. (1989). *Το Τρικουπικό πολιτικό κόμμα (1872-1895)*. Αθήνα : Εκδόσεις Α. Αναστασίου.
- Καρανικόλας, Δ. (1973). *Νόθες εκλογές στην Ελλάδα*. Αθήνα: Εκδόσεις Επικαιρότητα.
- Κωφός, Ε. (2001). *Η Ελλάδα και το Ανατολικό Ζήτημα*. Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών.
- Λάμπρου, Γ. (2007). *Κωπαίδα Λίμνη Ζωής*. Αθήνα: Εκδόσεις Κουλτούρα.
- Λάμπρας, Κ. (2004). *Πανεπιστήμιο και φοιτητές στην Ελλάδα κατά τον 19ο αιώνα*. Αθήνα: Εκδόσεις ΙΑΕΝ.
- Λάμπρας, Τ. (1983). *Η Κωπαίδα* . Αθήνα.
- Λάσκαρης, Σ. (1930). *Ο Χαρίλαος Τρικούπης και η Ένωση της Επτανήσου*. Αθήνα: Ιωάννης Ν. Σιδέρης.
- Παναγιωτόπουλος, Β. (2003). *Ιστορία του νέου Ελληνισμού 1770-2000 τόμος 5: Τα χρόνια της σταθερότητας 1871-1909*. Αθήνα : Εφημερίδα Τα Νέα / Ελληνικά Γράμματα.

- Παπαγιαννάκης, Λ. (1990). *Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910), Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις*. Αθήνα: Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης.
- Σβολόπουλος, Κ. (2015). *Για το έργο και τη δράση εννέα πολιτικών ανδρών*. Αθήνα: Εκδόσεις Ίκαρος.
- Σβώλος, Α. (1928). *Το νέο Σύνταγμα και οι βάσεις του πολιτεύματος*. Αθήνα.
- Τζόκας, Σ. (1999). *Ο Χαρίλαος Τρικούπης και η συγκρότηση του νεοελληνικού κράτους, Οδοιπορικό στον 19ο αιώνα*. Αθήνα: Θεμέλιο.
- Τρίχα, Λ. (2003). *Δικηγورείν εν Αθήναις, Μια διαδρομή στον 19ο αιώνα*. Αθήνα-Κομοτηνή: Αντ. Ν. Σάκκουλας.
- Τρίχα, Λ. (1991). *Διπλωματία και πολιτική, Χαρίλαος Τρικούπης-Ιωάννης Γεννάδιος, Αλληλογραφία 1863-1894*. Αθήνα: ΕΛΙΑ.
- Τρίχα, Λ. (2002). *Ο γνωστός και ο άγνωστος Χαρίλαος Τρικούπης*. Αθήνα: Κάπον.
- Τρίχα, Λ. (2001). *Ο Χαρίλαος Τρικούπης και τα δημόσια έργα*. Αθήνα: Εκδόσεις ΚΑΠΟΝ.
- Τρίχα, Λ. (2016). *Χαρίλαος Τρικούπης Ο ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΤΟΥ «ΤΙΣ ΠΤΑΙΕΙ;» ΚΑΙ ΤΟΥ «ΔΥΣΤΥΧΩΣ ΕΠΤΩΧΕΥΣΑΜΕΝ»*. Αθήνα: Εκδόσεις ΠΟΛΙΣ.
- Τσοκόπουλος, Β. (1999). *Μεγάλα τεχνικά έργα στην Ελλάδα, τέλη 19ου-αρχές 20ου αιώνα*. Αθήνα: Εκδόσεις Καστανιώτη.
- Τσοκόπουλος, Γ. (1896). *Χαρίλαος Τρικούπης Βιογραφία*. Αθήνα: Εκδοτικόν κατάστημα Γεωργίου Φέξη.

## Πηγές Διαδικτύου

- CNN Greece*. (2016, Ιανουάριος 13). Ανάκτηση Αύγουστος 19, 2021, από Ο Ισθμός της Κορίνθου όπως δεν τον έχεις ξαναδεί: <https://www.cnn.gr/taksidi/ellada/story/18354/o-isthmos-tis-korinthoy-opos-den-ton-exeis-xanadei>
- Νουλιwatch, Σ. Ο. (2018, Ιούνιος 29). *Σαν σήμερα, δημοσιεύεται στην εφημερίδα «Καιροί» άρθρο του Χαρίλαου Τρικούπη με τίτλο «Τις παίζει»*. . Ανάκτηση Ιούλιος Δευτέρα, 2021, από nouliwatch: <https://nouliwatch.gr/news/article/dimosieyetai-stin-efimerida-kairoi-arthro-toy-harilaoy-trikoypri-me-titlo-tis-ptaiiei>
- Webkorinthos*. (2018, Νοέμβριος 9). Ανάκτηση Αύγουστος 19, 2021, από Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΔΙΟΥΡΞΗΣ ΤΟΥ ΙΣΘΜΟΥ ΤΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ [ΕΙΚΟΝΕΣ-ΒΙΝΤΕΟ]: <https://webkorinthos.gr/%CE%B7-%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B4%CE%B9%CF%8C%CF%81%CF%85%CE%BE%CE%B7%CF%82->

%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B9%CF%83%CE%B8%CE%BC%CE%BF%CF%8D-  
%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%BA/

*Η Κωπαΐδα*. (n.d.). Ανάκτηση Αύγουστος 11, 2021, από Δήμος Ορχομενού Βοιωτίας:  
<https://www.orchomenos.gr/shmeia-endiaferontos/copais/?fbclid=IwAR2SKiMgCd5RiBYMU97tSjDrZK6a6j4szNgvUYgdJPbotlZmgG-XBQr7zk>

Κάτσος, Β. (2016, Μάιος 7). *Η ιστορία της «Ιταλικής» γέφυρας*. Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Square History: <https://www.square.gr/h-istoria-ths-italikis-gefiras-kai-ta-eggainia-ths/17696>

Κατσός, Β. (2016, Φεβρουάριος 2). *Οι «Οθωνικές» γεφυρώσεις και τα εγκαίνια τους*. Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Square History: <https://www.square.gr/h-istoria-twn-othonikwn-gefirosewn-kai-ta-egkainia-tous/15997>

Κάτσος, Β. (2016, Δεκέμβριος 31). *Οι κυριότερες χρονολογίες της Χαλκίδας*. Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Square History: <https://www.square.gr/h-kuriotes-xronologies-ths-xalkidas/26667>

Κλάψης, Α. (2019, Μάιος 20). *Οι πρώτες κυκλωτικές κινήσεις της ελληνικής διπλωματίας στα Βαλκάνια*. Ανάκτηση Ιούλιος 26, 2021, από SL Press.GR: <https://slpress.gr/idees/oi-protos-kyklotikes-kiniseis-tis-ellinikis-diplomatias-sta-valkania/>

*Πρώτο θέμα*. (2017, Αύγουστος 13). Ανάκτηση Αύγουστος 19, 2021, από Η Διώρυγα της Κορίνθου: 124 χρόνια λειτουργίας: <https://www.protothema.gr/stories/article/704927/i-dioruga-tis-korinthou-124-hronia-leitourgias/>

*Σαν σήμερα*. (n.d.). Ανάκτηση Αύγουστος 19, 2021, από Η ιστορία της διώρυγας της Κορίνθου: <https://www.sansimera.gr/articles/115>

Φασούλας, Σ. Π. (n.d.). *Η εξέλιξη των χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα μετά το 1833*. Ανάκτηση Αύγουστος 10, 2021, από Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Θεόφραστος - Τμήμα Γεωλογίας. Α.Π.Θ.: <file:///C:/Users/user/AppData/Local/Temp/8967-8947-1-PB.pdf>